MANUEL D' UTILISATION - OWNER'S MANUAL

LAPIERRE®



LAPIERRE®

MANUEL D' UTILISATION
OWNER'S MANUAL
MANUAL DE UTILIZACION
BEDIENUNGSANLEITUNG
车主手册



Vous venez d'acheter un vélo Lapierre et nous vous remercions de la confiance que vous témoignez à l'égard de notre marque. En effet la société Lapierre, basée à Dijon en France, s'efforce de vous apporter, grâce à son savoir-faire et son expérience acquis depuis plus de soixante ans dans ce domaine, des solutions précises pour faire de vous des cyclistes heureux et satisfaits.
Ce manuel est destiné à vous permettre d'optimiser les performances et la durée de vie de votre bicyclette.

I- BIENVENUE — 2
1 LA CONCEPTION — 2
2 DÉFINITION ET RESTRICTIONS D'USAGE — 3
3 SÉCURITÉ ET CONDUITE — 5

II- PRISE EN MAIN ET RÉGLAGES — 6
1 POSITION DE CONDUITE — 6
1.1 HAUTEUR DE SELLE — 6
1.2 POSITION DE SELLE — 6
1.3 RÉGLAGE DU GUIDON — 7
1.4 JEU DE DIRECTION — 8

2 RÉGLAGES — 9
2.1 DÉRAILLEUR ARRIÈRE — 9
2.2 DÉRAILLEUR AVANT — 9
2.3 LES FREINS — 10
2.4 LES ROUES — 11

3 RECOMMANDATIONS DIVERSES — 11
3.1 COUPLES DE SERRAGE — 11
3.2 FOURCHES TÉLÉSCOPIQUES — 12

III- MODÈLES PARTICULIERS — 12
1 LES MODÈLES CARBONES — 12
2 TECNIC FS — 13
3 FPS2 (X-CONTROL100) — 15
4 OST/ZESTY/SPICY/FROGGY — 16
5 DH-920 — 17
6 ACS - RÉGLAGES DU SYSTÈME ANTI CHAIN SUCK — 17
7 CHANGEMENT DE L'ANGLE DE DIRECTION/DH 2011 — 18
8 SERRAGE DE TIGE DE SELLE INTÉGRÉ/RAPT 2.1/ RAPT2.2/DH 2011 — 18
9 ADS (ADJUSTABLE DROPOUT SYSTEM) RAPT 2.1/RAPT2.2 — 19

IV- MAINTENANCE — 20
1 CALENDRIER D'ENTRETIEN — 20
2 NETTOYAGE ET LUBRIFICATION — 21
3 PIÈCES D'USURE — 21

V- GARANTIES ET SERVICE APRÈS-VENTE — 22

FRANÇAIS

1 LA CONCEPTION

Pour votre plus grand plaisir, le bureau d'étude des Cycles Lapierre tient compte de vos remarques et de vos exigences en permanence. Les coureurs de notre team VTT, le Team Lapierre International, ainsi que les professionnels de l'équipe cycliste de la Française des Jeux, nous font également bénéficier de leurs expériences en compétition de haut niveau. Tous les secteurs sont étudiés afin de ne laisser aucune place au hasard. Géométries, concepts techniques, matériaux… tout est soigneusement étudié par notre équipe Recherche & Développement, afin de vous procurer confort et performances, que ce soit dans le domaine du VTT ou de la route.

Pour chaque vélo correspondant à un domaine d'utilisation particulier, les équipements sont minutieusement sélectionnés afin d'accroître la robustesse, la longévité, les performances de votre cycle mais aussi pour vous procurer un confort d'utilisation optimum.

C'est cet état d'esprit qui nous anime au quotidien pour vous offrir la meilleure monture. A ce titre, les Cycles Lapierre privilégient la construction artisanale. Chacune de nos créations est montée individuellement, sur pied, vérifiée et signée par le spécialiste concerné.

Nos vélos sont conformes aux exigences de sécurité décrites dans les nouvelles normes européennes suivantes :

- **EN14764** : « Bicyclettes utilisées sur la voie publique »
- **EN14765** : « Bicyclettes pour jeunes enfants »
- **EN14766** : « Bicyclettes tout terrain »
- **EN14781** : « Bicyclettes de course »

Lors de votre acquisition, vous faites donc l'achat d'un vélo de qualité auquel nous avons apporté tout notre soin et notre savoir-faire. Nous vous remercions de la confiance que vous apportez à notre marque et nous vous souhaitons une bonne et longue route à nos côtés.

Les vélos Lapierre sont développés dans le but d'obtenir des performances optimales dans des conditions spécifiques d'utilisation. Les vélos Lapierre peuvent se classer en différentes catégories selon l'emploi pour lesquels ils sont conçus. Le non-respect des conditions d'utilisation du vélo peut entraîner des risques pour l'utilisateur.



ATTENTION

LISEZ ATTENTIVEMENT CE MANUEL, AVANT LA PREMIÈRE UTILISATION DE VOTRE VÉLO.

POUR LE RÉGLAGE ET L'ENTRETIEN DE CERTAINS COMPOSANTS, MERCI DE VOUS REPORTER AUX NOTICES JOINTES AVEC VOTRE VÉLO.



ATTENTION

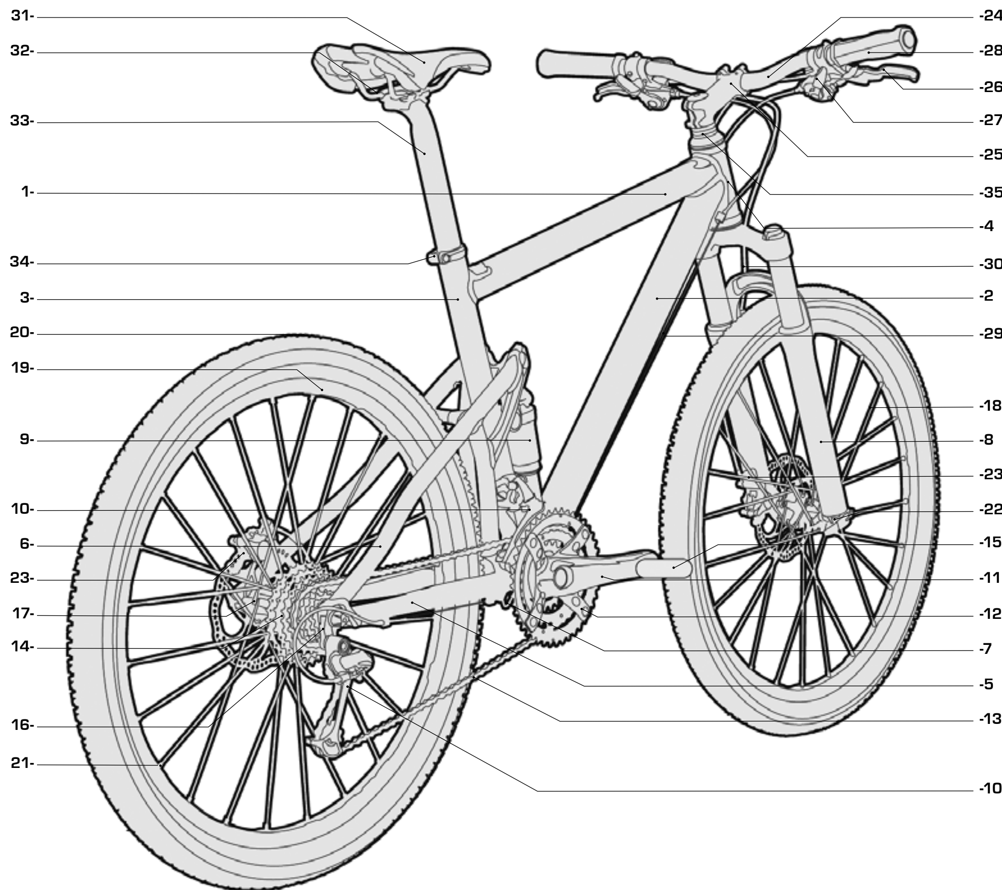
POUR VOTRE SÉCURITÉ, PORTEZ LES PROTECTIONS NÉCESSAIRES EN FONCTION DE LA PRATIQUE.

PORTEZ TOUJOURS DES VÊTEMENTS ADÉQUATS, ET RENDEZ VOUS VISIBLE DES AUTOMOBILISTES.LE PORT DU CASQUE EST VIVEMENT CONSEILLÉ.

EN CAS DE CHUTE, FAITES UNE RÉVISION COMPLÈTE DE VOTRE VÉLO.

SI VOUS DÉTECTEZ UN PROBLÈME, N'UTILISEZ PAS VOTRE VÉLO AVANT DE L'AVOIR RÉGLÉ.

FAITES UNE VÉRIFICATION DE VOTRE VÉLO AVANT CHAQUE UTILISATION.



2 DEFINITIONS

CADRE

1- Tube supérieur
2- Tube diagonal
3- Tube de selle
4- Tube de direction
5- Bases
6- Haubans
7- Boîte de pédalier
8- Fouche (suspendue ou rigide selon type de vélo)
9- Amortisseur arrière (sur VTT suspendus exclusivement)

TRANSMISSION

10- Dérailleur avant/arrière
11- Manivelles
12- Plateaux
13- Chaîne
14- Cassette
15- Pédales (selon version)
16- Patte de dérailleur

ROUES

17- Moyeux avant/arrière
18- Rayons
19- Jantes avant/arrière
20- Pneux (avec ou sans chambre à air en fonction des types de vélos)
21- Valves
22- Serrages rapide
23- Freins avant/arrière (Disques ou à patins selon type de vélos)

PERIPHERIQUES

24- Cintre
25- Potence
26- Leviers de frein
27- Leviers de vitesses
28- Grips
29- Câbles
30- Gaînes
31- Selle
32- Chariot de selle
33- Tige de selle
34- Collier de serrage de selle
35- Jeu de direction

FRANÇAIS



Route : Cintre courbé ou cintre triathlon, frein à mâchoire, roue de 700c avec des pneus de 20 à 25c. Conditions d'utilisation 1



Road cruiser : Similaire au vélo de route mais avec un cintre plat.
Conditions d'utilisation 1



Ville : cintre courbé, roue de 26 pouces, équipé de porte-bagages et éclairage fixe. Conditions d'utilisation 1



VTC-Trekking : Cintre plat, roue de 700 avec des pneus de 32 à 35c.
Conditions d'utilisation 2



VTT cross-country : Cintre plat ou semi-relevé, roues 26" avec pneus larges, frein V-brake ou disque. Suspension avant ou double suspension légère.
Conditions d'utilisation 3



VTT Free-ride, Enduro, DH, Dirt : Pneus larges, cintre relevé, suspension grand débattement. Pour une utilisation plus agressive. Tous ces modèles ont des cadres renforcés. Conditions d'utilisation 4.

Restriction d'usage :

L'utilisation de votre bicyclette en dehors des conditions d'usage décrites ci-contre peut entraîner une détérioration de la bicyclette ou de l'une des pièces. Nos vélos sont conçus pour résister à la charge d'une personne de 100kg. L'utilisation de nos vélos par une personne dont le poids est supérieur à 100kg entraînerait des restrictions de garantie.



CONDITION 1

UTILISATION SUR UNE SURFACE GOUDRONNÉE OÙ LES PNEUS RESTENT EN CONTACT AVEC LE SOL.



CONDITION 2

INCLUT LES CONDITIONS D'UTILISATION 1 MAIS AUSSI L'UTILISATION SUR DES SURFACES GRAVILLONNÉES OU DES CHEMINS PEU ACCIDENTÉS OÙ LES PNEUS RESTENT EN CONTACT AVEC LE SOL.



CONDITION 3

INCLUT LES CONDITIONS D'UTILISATION 2 MAIS AUSSI L'UTILISATION EN TOUT-TERRAIN OU LES PNEUS PEUVENT PERDRE MOMENTANÉMENT LE CONTACT AVEC LE SOL.
PAS DE SAUT.



CONDITION 4

TOUTES LES CONDITIONS D'UTILISATION

3 SÉCURITÉ ET CONDUITE

Lorsque vous prenez possession de votre vélo Lapierre, celui-ci a été préparé et vérifié par notre revendeur agréé. Après une petite période de rodage, il est conseillé de vous rendre chez votre revendeur spécialisé afin qu'il finalise les derniers petits réglages, comme les tensions de câbles, la vérification des freins et de la direction… Si quelque chose vous paraît anormal pendant cette période, n'hésitez pas à le signaler à votre revendeur.

Celui-ci ayant la confiance totale de notre société, il est tout à fait apte à opérer sur nos dernières nouveautés et dispose d'un outillage spécifique essentiel à certaines manœuvres délicates. Il connaît tous les réglages à effectuer afin que vous tiriez toute la quintessence de votre vélo. Si néanmoins vous préférez faire ces opérations par vous-même, vous trouverez nos conseils dans ce manuel.

Comme tous les sports de mouvements, le cyclisme comporte des risques de chutes ayant pour conséquences des blessures plus ou moins graves pouvant même être fatales. Il est donc vivement conseillé de porter un équipement de sécurité approprié, comme un casque homologué, des gants, etc. Lorsque vous êtes sur un vélo, vous assumez la responsabilité de ce risque. Vous devez donc connaître et appliquer les règles d'une utilisation responsable de votre vélo pour rouler en toute sécurité.

• Effectuez toujours une vérification complète de votre vélo avant de rouler (serrage du cintre, de la potence, de la selle, des roues, des freins…) Par ailleurs, il est vivement conseillé d'établir et de respecter un calendrier d'entretien périodique. Ce dernier sera déterminé en fonction de vos fréquences de sorties, du kilométrage effectué, de votre style de pratique, ainsi que du terrain rencontré. N'hésitez pas à demander conseil à votre revendeur agréé pour déterminer vos besoins.

• Sur route, faites en sorte de vous rendre visible des automobilistes lorsque les conditions météorologiques l'imposent. Utilisez des équipements à haut pouvoir réfléchissant et lumineux pour signaler votre présence. Respectez le code de la route en toutes circonstances afin de ne pas vous mettre en danger.

• Ne vous surestimez pas (surtout dans les disciplines extrêmes comme le free-ride). Certains risques peuvent être minimisés par une pratique progressive à l'entraînement qui participera au développement de votre habilité.

• Lorsque vous roulez sur la voie publique, vous devez vous soumettre aux exigences nationales du code de la route en vigueur dans le pays dans lequel vous vous trouvez.

Afin de tirer le meilleur profit des performances de votre vélo, vous devez ajuster certains réglages avant de vous lancer pour la première fois. Ces réglages vous garantissent un meilleur confort, une fiabilité maximale, et surtout une augmentation sensible du rendement.

1 POSITION DE CONDUITE

1.1 HAUTEUR DE SELLE

Tout corps humain est unique, ce qui signifie dans la pratique que le rapport entre les parties inférieures et les parties supérieures du corps peuvent varier de plusieurs centimètres chez deux individus de taille identique. Si la selle est trop haute, il vous faudra effectuer un mouvement de va-et-vient sur la selle pour que vos pieds atteignent les pédales rendant les vertèbres dorsales douloureuses. Inversement si le réglage est trop bas, vous risqueriez d'avoir progressivement des douleurs tendineuses aux genoux.



Une petite astuce vous permettra de déterminer rapidement si vous êtes assis à la bonne hauteur :
Positionnez la manivelle dans le prolongement du tube de selle et en posant le talon (pied nu) sur la pédale. Le but étant d'avoir la jambe juste étirée, sans pour autant être déhanché sur la selle.

Lorsque vous relevez la tige de selle, attention à ne jamais dépasser la limite matérialisée par l'inscription « INSER MINI » ou « STOP » généralement gravée sur la partie basse du tube. Il en va de votre sécurité! Si vous roulez alors que ce repère est toujours visible, vous pouvez altérer définitivement votre tube voire même casser votre cadre (remettant logiquement en cause l'application de la garantie).

Ce réglage peut s'effectuer à l'aide:

- D'un boulon classique.
- D'un boulon 6 pans creux (dans ce cas toujours agir sur la vis du côté droit du cadre).
- D'un blocage rapide: dans ce cas, positionner le levier à 90 degrés par rapport à l'axe du tube supérieur du vélo pour visser l'écrou opposé, puis rabattre le levier pour bloquer l'ensemble.



ATTENTION

NE JAMAIS DÉPASSER LA LIMITE DE SORTIE DE SELLE MATÉRIALISÉE PAR L'INSCRIPTION «INSER MINI» OU «STOP». IL EN VA DE VOTRE SÉCURITÉ, AINSI QUE DE LA FIABILITÉ DE VOTRE VÉLO.

1.2 POSITION DE LA SELLE

Lorsque vous roulez avec une selle neuve, il est possible de sentir un léger inconfort le temps que vous vous y habituiez et que cette dernière se rôde. En revanche, une mauvaise position de selle peut provoquer des irritations diverses ou des douleurs.

Pour éviter ce genre de problème, il est généralement conseillé de régler la selle à l'horizontal. Cette inclinaison peut bien entendu être ajustée en fonction de la morphologie de chacun. Le second réglage consiste à ajuster le recul de selle de manière à avoir une bonne position de pédalage et un bon allongement du dos.

Quoiqu'il en soit, la selle doit être serrée suffisamment de manière à ce qu'elle ne puisse plus bouger.



ATTENTION

RESPECTEZ LES CONSIGNES DE SERRAGES DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS CAR IL EN VA DE VOTRE SÉCURITÉ.

AVANT ET APRÈS CHAQUE SORTIE, RECHERCHEZ D'ÉVENTUELLES VIBRATIONS OU JEUX SUR L'ENSEMBLE DE VOTRE VÉLO, CAR UN JEU IMPORTANT EST SOUVENT SIGNE D'UN MAUVAIS SERRAGE OU D'UNE USURE IMPORTANTE DE LA PIÈCE.

1.3 REGLAGE DU GUIDON

Le guidon est composé de la potence, du cintre, des leviers de frein et de vitesse ainsi que des poignées.

Dans le cas d'une potence à plongeur, pour ajuster la hauteur, il faut :

1 - Dans un premier temps, débloquer la potence en dévissant de quelques tours de vis la partie supérieure et tapoter légèrement sur celle-ci pour décoincer le cône.

2 - Ensuite vous pouvez ajuster la hauteur de votre potence librement tout en veillant à ne pas dépasser la limite d'insertion (cf. avertissement) gravée sur le plongeur de la potence. Lorsque vous revissez veillez à respecter le couple de serrage préconisé (cf. p.11) et à respecter l'alignement de la potence et de la roue avant.

Dans le cas d'une potence A-head set, nous vous conseillons de vous adresser à votre spécialiste qui pourra soit retourner votre potence soit retirer des entretoises.

Avant de repartir, immobilisez la roue avec vos deux genoux et essayez de faire tourner le cintre de gauche à droite pour vous assurer que la potence ne bouge pas. Elle doit être bien immobile par rapport à la fourche.
Pour votre sécurité, nous vous invitons à régler votre poste de pilotage de manière à accéder facilement aux commandes de freins et de dérailleurs.

Pour le **VTT**: Les manettes doivent se trouver dans l'axe des avant-bras lorsque que le cycliste est en position sur son vélo (assis sur la selle et bras tendus)

Pour les vélos **ROUTE**: de manière générale, la partie inférieure du cintre doit être horizontale.
Avertissement : Votre potence (à plongeur) comporte un repère «STOP» ou «INSERT MINI» qui indique la limite d'enfoncement minimum du plongeur dans le pivot de fourche. Si ce repère est visible, la potence peut se casser (entraînant l'annulation de la garantie) et votre sécurité pourrait être mise en jeu. Dans le cas d'une version de potence dite «Ahead set», veillez à ce que les vis de fixation de la potence soient correctement serrées.

1.4 LE JEU DE DIRECTION

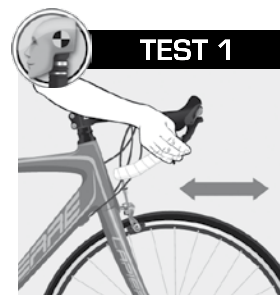
Le jeu de direction se compose de deux roulements et cuvettes placés à chaque extrémité de la douille. La gamme de vélos Lapierre comporte deux types de jeux de direction, à savoir le jeu de direction classique (lorsque le pivot de la fourche est maintenu par un écrou qui permet de régler les jeux dans la direction) ou A-head (lorsque le réglage du jeu se fait par le capuchon qui se trouve sur le dessus de la potence).

II - PRISE EN MAIN ET RÉGLAGES

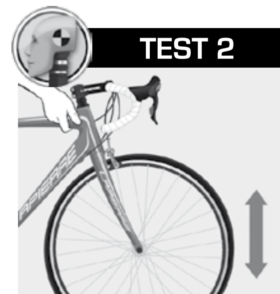
Lors des sorties les plus intenses, le jeu de direction est soumis à rude épreuve, et il est possible que ce dernier prenne du jeu. Attention, le fait de rouler avec du jeu dans la direction peut détériorer votre jeu de direction voire le cadre.

Il existe deux tests simples, à effectuer avant de commencer votre sortie.

TEST 1- Frein avant serré, essayez de déplacer le vélo d'avant en arrière, et inversement. Vous remarquerez immédiatement la présence d'un jeu important ou non.



TEST 2- Faites rebondir la roue avant de votre vélo, vous entendrez alors un claquement uniquement en présence d'un jeu significatif dans la direction. Attention, ne tenez pas compte des bruits parasites, comme celui des câbles venant taper sur le cadre ou encore celui des rayons.

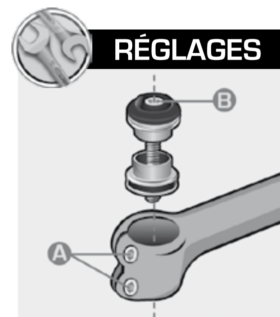


Il existe encore une autre façon de déceler le jeu dans la direction: la roue avant ne reposant pas sur le sol, tournez doucement le guidon de gauche à droite. Le mouvement s'arrêtera de façon hésitante dans la position extrême.
Lorsque vous avez constaté du jeu dans la direction, agissez comme suit:

A- Pour un jeu de direction classique.

1- Dévissez le contre-écrou.
2- Resserrez la cuvette supérieure tout en maintenant la fourche de votre vélo.
3- Serrez jusqu'à disparition du jeu.
4- Contrôler le jeu à nouveau dans la fourche. Cette dernière doit pouvoir pivoter avec souplesse.
5- Bloquez le contre-écrou, tout en maintenant la cuvette supérieure.
6- Contrôlez à nouveau la direction, elle doit rester souple.

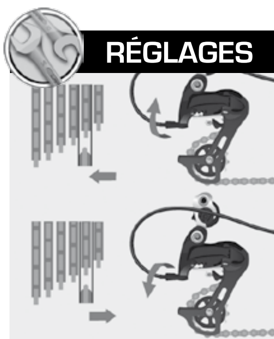
Lors de ce réglage, n'utilisez que des clés minces. Attention! N'utilisez pas de clés plates courantes pour éviter d'abîmer le contre-écrou ainsi que la cuvette supérieure.



B- Pour un jeu de direction Ahead.

Pour régler un jeu de direction Ahead, une clé BTR suffit.

1- Dévissez les vis (A) de la potence.
2- Vissez ensuite la vis (B) dans le capuchon jusqu'à la disparition du jeu.
3- Contrôlez que le jeu dans la fourche n'est plus présent. Elle doit pouvoir pivoter en souplesse.
4- Resserrez les vis (A) de la potence.



2 REGLAGES

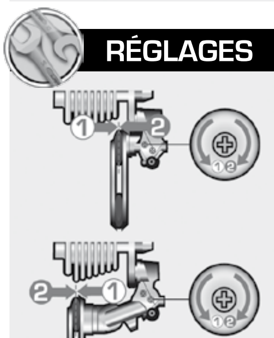
2.1 DERAILLEUR ARRIERE

Ce composant fait parti des organes les plus importants sur votre vélo. Sollicité en permanence, il doit être réglé précisément afin de vous garantir un fonctionnement optimal ainsi qu'une durée de vie accrue. En cas de questions sur ces réglages, adressez-vous à votre spécialiste. En effet, il dispose de l'expérience et d'un savoir-faire non négligeable en la matière.
Pour diminuer au maximum toute résistance ou toute usure anticipée du système, il convient d'aligner le mieux possible la chaîne, les galets, les pignons…
Normalement toutes ces opérations ont été effectuées avant la livraison de votre vélo et vous ne devriez, par conséquent, jamais avoir à les faire vous-même. Si toutefois vous étiez amené à intervenir directement sur le réglage de votre dérailleur arrière veuillez suivre les étapes ci-dessous :

1- Dévisser le serre-câble au niveau du dérailleur de manière à ce que ce dernier soit libre.
2- Ajuster la butée haute et la butée basse en suivant le schéma ci-contre.
3- Tendre le câble en tirant dessus et en venant l'immobiliser à l'aide du serre-câble sur le dérailleur.

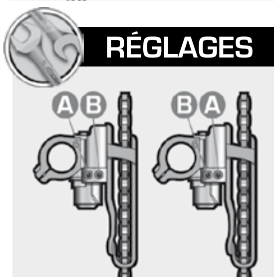
Pour peaufiner la tension de câble, vous pouvez utiliser la molette au niveau du dérailleur et/ou au niveau de la manette.

Attention : si malgré ces recommandations vous ne parveniez pas à faire fonctionner votre indexation correctement, adressez-vous à votre détaillant de manière à ce que celui-ci vérifie les différents éléments de réglage ainsi que la patte de dérailleur.



2.2 DERAILLEUR AVANT

De même que pour le dérailleur arrière, le dérailleur avant a été réglé avant la livraison de votre vélo, vous ne devriez donc pas intervenir directement dessus. Si dans un cas exceptionnel vous étiez amené à régler votre dérailleur avant, veuillez suivre les étapes ci-dessous :



1- Position

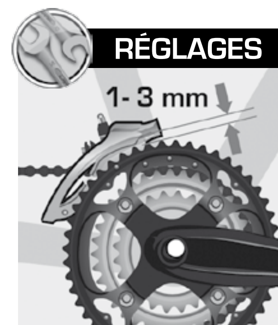
Le dérailleur avant est maintenu par une vis sur un collier fixé au cadre. En dévissant cette vis, le dérailleur peut être déplacé vers le haut ou le bas.
Pour que le dérailleur avant soit dans la position optimale, la fourchette extérieure doit se situer entre 1mm et 3 mm au-dessus du grand plateau et être parallèle à ce dernier. Une fois que vous avez ajusté la position du dérailleur avant, vous pouvez resserrer la vis de fixation. Attention à bien respecter le couple de serrage (voir p.11) Tout comme pour le dérailleur arrière, il est possible de régler la position maximale (A), et minimale (B) à l'aide des vis de réglage des butées.

2- Réglage des butées et tension de câble

Mettez maintenant la chaîne sur le plateau inférieur et sur le pignon le plus grand. A l'aide de la vis de butée basse, réglez la fourchette intérieure du dérailleur de manière à ce que celle-ci soit à une distance comprise entre 0,5 mm et 1mm de la chaîne. Tirez sur le câble du dérailleur pour le tendre, puis bloquez-le correctement. Le réglage est optimal lorsque la chaîne ne touche jamais la fourchette de dérailleur.

NB : Dans certains cas d'utilisation d'un triple plateau SHIMANO sur un vélo de route, vous pouvez bénéficier d'un cran de rectification (½ cran) permettant d'ajuster la position du dérailleur avant de manière à ce que celui-ci ne touche pas la chaîne lorsque cette dernière est sur les positions extrêmes de la cassette. Le système dispose donc de 3 plateaux mais de 4 crans au niveau de la manette.

Important! Pour une bonne utilisation des éléments de la transmission, veillez à ne pas «croiser» la chaîne, comme montré sur le schéma ci-joint.





2.3 FREINS

Il existe différents types de freins utilisés sur le marché :
- Les freins à tirage latéral plutôt utilisés sur les vélos de route.
- Les freins à tirage central.
- Les freins V-brakes.
- Les freins hydrauliques.
- Les freins à disques hydrauliques.

L'ensemble des vélos Lapierre est monté de la manière suivante : le levier gauche correspond à l'utilisation du frein avant et le levier droit correspond à l'utilisation du frein arrière.

Le réglage des freins à tirage latéral s'effectue en agissant sur la butée réglable située sur l'étrier du frein. On tend le frein en tournant la molette dans le sens direct (sens contraire aux aiguilles d'une montre). Pour les cantilevers, tournez la butée de gaine située sur le levier de frein. Opérez de la même façon pour les freins V-brakes, laissez seulement 1mm entre les patins et la jante, contre 2mm pour les deux types de freins précédents. Le réglage des freins à disques hydrauliques est automatique. Pour vous garantir une durée de vie maximum des organes de freinage, évitez toute contamination des plaquettes et du disque, par des substances graisseuses. En cas de questions ou de doutes, veuillez toujours vous référer à la notice de vos freins ou à votre détaillant.



PAR TEMPS DE PLUIE LES DISTANCES DE FREINAGE SONT PLUS LONGUES.

2.4 LES ROUES

L'industrie du pneumatique a activement participé au développement récent des modèles de bicyclettes destinés à des utilisations particulières. Les pneus choisis pour la monte de votre vélo LAPIERRE, ne l'ont été qu'après

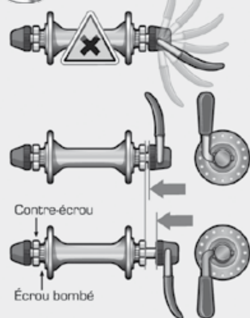


ATTENTION

VÉRIFIEZ TOUJOURS LE BON SERRAGE DE VOS ROUES AVANT CHAQUE SORTIE.



RÉGLAGES



une sélection rigoureuse et intense. Pour pouvoir en profiter aussi longtemps que possible, il est conseillé de tenir compte de leurs caractéristiques particulières.

L'entretien d'un pneumatique nécessite:

- Un fond de jante en bon état et des jantes saines.
- La pose d'un peu de talc de temps en temps sur la chambre et l'intérieur du pneu.
- Une pression correcte. Pour cela, reportez-vous aux plages d'utilisation inscrites sur le flanc du pneumatique. Vous n'avez pas besoin de gonfler le pneumatique à la valeur maximale indiquée, mais plutôt en fonction du niveau de confort/rendement que vous souhaitez.
- Enlevez régulièrement les éventuels corps étrangers incrustés dans la surface du pneu.

En revanche, sont proscrites:

- L'entrée en contact avec de l'essence, de l'huile ou de la graisse.
- Une exposition prolongée au soleil direct ou à une chaleur environnementale sèche.

Certains modèles de pneumatique comportent des sculptures spécifiques engendrant un sens de rotation contraint. Respectez ce sens, comme indiqué par la flèche sur le flanc de ces derniers.

3 RECOMMANDATIONS DIVERSES

3.1 COUPLE DE SERRAGES

- Potence classique à plongeur 20Nm
- Cintre sur potence classique 25Nm
- Potence Ahead set 10Nm sur le pivot - 5Nm sur le cintre
- Câbles de freins 6-8Nm
- Patins de freins 6-8Nm
- Leviers de freins 6-8Nm
- Dérailleurs 8-10 Nm
- Manettes dérailleurs 5 Nm
- Ecrous de roue 20 Nm
- Chariots de selles 15 Nm
- Dérailleur Avant 5-6 Nm

3.2 FOURCHES TELESCOPIQUES

Votre fourche télescopique nécessite un entretien très précis, et d'une extrême rigueur, en fonction des différents modèles sélectionnés par les Cycles Lapierre. Pour cela il est impératif de vous reporter à la notice du fabricant. Cet organe étant en permanence soumis à des contraintes, nettoyez toujours les plongeurs après chaque utilisation. Inspectez aussi l'état des joints, garant de la bonne marche des fourches et surtout de leur fiabilité.
La lubrification et la vidange de la fourche sont à effectuer en fonction des recommandations du fabricant (pour cela reportez-vous à la notice du fabricant). Ces opérations sont à confier à des spécialistes disposant de l'outillage et des compétences nécessaires pour les mener à bien.

III - MODELES PARTICULIERS

1 LES MODELES CARBONES

Ces modèles sont à la pointe de la recherche Lapierre ; vous disposez ainsi d'un cadre de haute technologie. Vous devez donc respecter ces quelques consignes, afin de vous assurer d'une plus grande longévité, ainsi que d'une efficacité constante.

- Soyez à l'écoute de votre vélo.
- Entretenez régulièrement votre vélo.
  - Faites des visites de contrôle périodiques chez votre détaillant.
  - En cas d'impact, faites contrôler celui-ci par votre spécialiste habituel.
  - Attention à ne pas utiliser de graisse dans votre tube de selle : certaines graisses peuvent se révéler nocives pour la résine et détériorer cette dernière.

Durant les sorties d'hiver, il est IMPERATIF de laver son vélo après chaque sortie afin que le sel n'attaque pas le vernis des cadres et des périphériques.

2 TECNIC FS

Afin de tirer le maximum du Tecnic FS, voici quelques conseils de réglage :

1- Réglez correctement votre position de pilotage.

2- Choisissez une pression de pneumatique appropriée aux conditions climatiques et au terrain pratiqué. Reportez-vous aux conseils de gonflage indiqués sur les pneumatiques.
Si vous recherchez du confort et de la motricité, optez pour une pression faible. En revanche, il vous faudra gonfler davantage vos pneumatiques si vous recherchez du rendement et de la nervosité mais aussi pour



ATTENTION

NE JAMAIS DÉPASSER LES PRESSIONS MAXIMALES INDIQUÉES SUR L'AMORTISSEUR.

EN CAS DE DOUTE REPORTEZ-VOUS SUR LE MANUEL D'UTILISATION DE L'AMORTISSEUR OU DE LA FOURCHE.

EN CAS DE DOUTE, DEMANDEZ CONSEIL À VOTRE SPÉCIALISTE.



ATTENTION

NE ROULEZ JAMAIS AVEC L'AMORTISSEUR ET LA FOURCHE (EN FONCTION DES MODÈLES) CONSTAMMENT EN POSITION BLOQUÉE, CAR VOUS RISQUEZ DE VOUS BLESSER LORS DES DESCENTES, ET VOUS POUVEZ USER PRÉMATURÉMENT VOTRE VÉLO.

IL EST CONSEILLÉ DE LES BLOQUER UNIQUEMENT LORS DE CERTAINES MONTÉES OU LORSQUE LE TERRAIN S'Y PRÊTE.

éviter les risques de pincements. Une pression moyenne de 2 bars environ constitue une bonne base de réglage pour un poids moyen de 75kg.

3- Réglage de SAG à l'amortisseur. (SAG: enfoncement de l'amortisseur lorsque le pilote monte sur le vélo.)

Pour un fonctionnement optimal de la suspension, il est nécessaire de régler le SAG et la vitesse de rebond en fonction de votre poids et de votre pratique.

Le réglage moyen du SAG se situe à environ 20-30% d'enfoncement de la tige d'amortisseur, c'est-à-dire environ 10 à 15 mm pour les Tecnic FS. Aidez-vous du petit joint monté sur la tige pour effectuer ce réglage.

A l'arrêt, contre un mur pour garder votre équilibre, monter sur la selle avec votre équipement, (sac à eau, etc), sautiller légèrement dessus, puis positionner le joint contre le corps d'amortisseur.

Descendez alors délicatement de votre vélo en essayant de ne pas comprimer la suspension.

Mesurer la distance entre le joint et le corps de l'amortisseur, c'est cette dimension que l'on appelle SAG et qui devrait être comprise entre 10 et 15 mm sur les Tecnic FS.

En fonction des effets que vous recherchez, vous pouvez jouer sur ce réglage. Si vous recherchez plus de rendement, de sensations et de maniabilité, alors optez pour un enfoncement plus proche des 20%, soit 10 mm. A l'inverse, pour plus de confort et une pratique plus axée descente, 30% (15mm) sera plus adapté.

La vitesse du rebond est à adapter à vos conditions de pratique. Plus le terrain est cassant, plus vous devrez l'accélérer, plus le terrain est lisse, plus on peut la ralentir. Attention toutefois à rester dans des plages acceptables.

N'hésitez pas à demander conseil à votre détaillant pour ces réglages importants.

Pour régler le rebond, le Tecnic FS700 dispose d'une molette rouge qu'il vaut visser pour ralentir, et inversement.

Le Tecnic FS900 dispose d'un levier rouge agissant sur le rebond et permettant également le blocage d'amortisseur. Il dispose également d'une petite butée (dorée) permettant de conserver le réglage initial après blocage de l'amortisseur. C'est cette butée qui agit sur le réglage initial du rebond et qui est donc à prérégler en fonction de votre poids et de votre pratique.

Pour plus de détails, ainsi que pour l'entretien, veuillez vous reportez à la notice du fabricant fournie avec votre vélo.

Attention à ne jamais dépasser les pressions maximales indiquées sur l'amortisseur.

3 FPS2 (X-CONTROL)

Le système FPS (Full Power Suspension) étant basé sur une position d'équilibre, il est nécessaire d'effectuer un réglage correct de la pression dans l'amortisseur arrière afin d'obtenir un rendement optimal.
Pour ce faire, les vélos FPS2 disposent d'un indicateur de réglage sur le bras arrière.

Marche à suivre :
1- Asseyez-vous sur le vélo, pieds sur les pédales et mains sur le cintre (s'appuyer légèrement contre un mur à l'aide du coude facilite l'opération).
2- Une fois en équilibre, vous devez faire coïncider l'indicateur avec la position d'équilibre.

Pour cela, deux possibilités :
- Si votre indicateur est situé entre les positions «zéro» et «min», il faut diminuer la pression.
- Si votre indicateur est situé entre «zéro» et «max», il faut augmenter la pression. Pour ce faire, une pompe haute pression est recommandée.

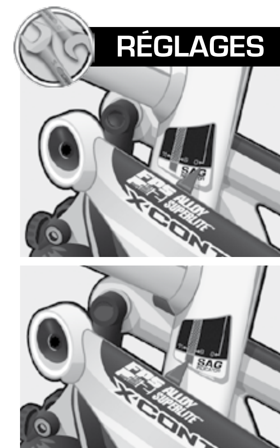
Attention : ne pas dépasser 200 PSI ou 14 bars maximum et ne pas introduire d'impuretés pendant le réglage.

Pour parfaire votre réglage, vous pouvez sautiller sur la selle et vérifier la position de repos ou contrôler en roulant sur le plat que l'indicateur est bien en face du «zéro». Attention toutefois aux effets d'optique et aux véhicules arrivant en sens inverse!

CONSEIL D'UTILISATION
Si vous souhaitez plus de débattement négatif, vous pouvez dégonfler un peu l'amortisseur pour encore plus de confort et de motricité ou si vous «pratiquez» sur des terrains très accidentés.
L'indicateur se trouvera alors entre les positions «zéro» et « max.» (Pour le X-Control: attention de ne pas s'écarter de plus de un millimètre de la position «zéro»). L'efficacité anti-pompage sera alors légèrement diminuée mais sera toujours supérieure à celle d'un suspendu classique.

A l'inverse, il n'y a aucun intérêt à gonfler l'amortisseur plus que nécessaire.

En revanche, prenez garde à ne pas diriger le jet d'un nettoyeur haute pression vers les roulements de votre vélo (direction, roues, pédalier,...). Une brosse fixée en bout de jet est une bien meilleure solution pour nettoyer votre VTT.
Si vous avez l'habitude de rouler dans des régions boueuses, il est conseillé de protéger l'amortisseur avec un

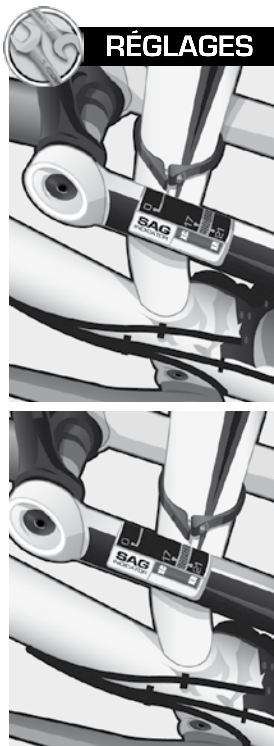


ATTENTION

NE JAMAIS DÉPASSER LA PRESSION MAXIMALE ACCEPTÉE PAR L'AMORTISSEUR. TOUJOURS SE RÉFÉRER À LA NOTICE DE L'AMORTISSEUR POUR VÉRIFICATION ET POUR LES FRÉQUENCES DE L'ENTRETIEN D'USAGE

NE JAMAIS DÉMONTER LE CORPS DE L'AMORTISSEUR, LA PRESSION Y EST TRÈS ÉLEVÉE ET POURRAIT VOUS BLESSER.

EN CAS DE DOUTE OU QUESTION, TOUJOURS SE RÉFÉRER À VOTRE DÉTAILLANT.



manchon en néoprène.

4 OST/ZESTY/SPICY/FROGGY

Notre nouvelle technologie OST (Optimized Suspension Technology) issue du système FPS2 mais optimisée pour les longs débattements, bénéficie, tout comme le FPS2, d'un indicateur permettant de régler l'enfoncement initial (SAG) de manière optimum pour une efficacité maximum. L'indicateur se trouve sur le côté gauche du vélo, au niveau des haubans. La plage d'enfoncement est de 15 à 19 mm pour le Zesty, de 17 à 21 pour le Spicy et de 21 à 25 mm pour le Froggy.

Le mode de réglage est identique pour ces trois vélos et détaillé ci-dessous :

1 : Vérifiez que l'indicateur est bien en face du « zéro » quand personne n'est sur le vélo.
Si nécessaire ajuster la position de la flèche rouge.

2 : Asseyez-vous sur le vélo, pieds sur les pédales et mains sur le cintre (s'appuyer légèrement contre un mur à l'aide du coude facilite l'opération)

3 : Une fois en équilibre, vous devez faire coïncider la flèche rouge avec la zone de réglage. Cette zone hachurée se situe donc entre 15 et 19 mm pour le Zesty, entre 17 et 21 mm pour le Spicy et entre 21 et 25 mm pour le Froggy.

Si l'indicateur est en dehors de la zone hachurée lorsque vous êtes sur le vélo, il suffit de :

- Augmenter la pression d'air dans l'amortisseur à l'aide d'une pompe haute pression ou augmenter la précharge du ressort pour les amortisseurs à ressort.
- Diminuer la pression d'air pour les modèles à air ou diminuer la précharge du ressort pour les amortisseurs à ressort.

Concernant plus particulièrement les modèles **Zesty** et **Spicy** :
- 15 mm d'enfoncement pour le Zesty et 17 mm pour le Spicy correspondent à une utilisation plus orientée cross country (XC) avec un angle de selle plus redressé et une suspension plus dure, renvoyant plus d'informations en provenance du sol.

- 19 mm d'enfoncement pour le Zesty et 21 pour le Spicy, correspondent à une position plus « Enduro » (XR). Les angles seront un peu plus couchés pour donner une position plus sur l'arrière et la suspension sera plus souple.

Pour le **Froggy** :
- vous pouvez régler le SAG de préférence entre 21 et 25 suivant votre pilotage, le type de terrain et en fonction du profil plus ou moins descendant de vos parcours.
- Pour les Froggy qui disposent d'un réglage de pression dans la bonbonne additionnelle, veuillez vous reporter à la notice spécifique et respecter les valeurs indiquées par le fabricant (8,5 à 13 bars pour les Amortisseur Fox DHX). Pour information, plus cette pression sera élevée, plus grand sera le contrôle de la compression. Une pression élevée est à privilégier si vous désirez faire des sauts importants.



ATTENTION

AFIN DE PROLONGER LA DURÉE DE VIE DE VOTRE VÉLO, IL EST INDISPENSABLE DE L'ENTRETENIR RÉGULIÈREMENT.

Concernant l'entretien de votre amortisseur ainsi que les réglages hydrauliques et affinés de votre amortisseur, veuillez vous reportez à la notice du fabricant fournie avec votre vélo.

Astuces : S'aider d'une deuxième personne pour vérifier la position de l'indicateur en vue de côté est préférable, car la vision depuis la position sur la selle induit une erreur d'angle.

Pour parfaire votre réglage, vous pouvez sautiller sur la selle pour vérifier la position en charge. N'hésitez pas également à faire le réglage lorsque vous êtes tout équipé (avec votre sac porte boisson, casque, etc), il n'en sera que plus précis.

Spicy, Froggy : procédure d'installation de l'axe arrière 12QR

1 : Insérez le moyeu arrière dans les épaulements prévus à cet effet, sur les haubans du bras arrière.

2 : Insérez l'axe 12QR dans le hauban, du côté gauche du vélo, et faites-le glisser complètement à travers le moyeu jusqu'à l'écrou d'axe sur l'autre hauban du vélo.

3 : Vissez l'axe 12QR dans son écrou sur 5/6 tours complets et fermez le levier. Lorsque le levier est fermé, il doit être positionné comme sur la fig.1, parallèle aux bases. Si ce n'est pas le cas, veuillez ajuster sa position grâce à l'écrou 1 positionné sur le hauban droit.

4 : Ajustement de la position du levier : desserez la vis de blocage 2 (voir fig.2) de l'écrou, situé sous le hauban droit, grâce à une clé BTR de 2mm. Ajustez à la main la position de l'écrou, jusqu'à pouvoir positionner le levier de l'axe 12QR dans sa position normale (voir fig.1). Serrez la vis de blocage pour maintenir l'écrou dans sa position adaptée.



Fig.1

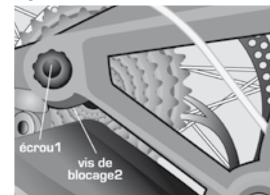


Fig.2



ATTENTION

LAPIERRE NE PEUT ÊTRE TENU RESPONSABLE DE TOUT INCIDENT SURVENU LORS DE PRATIQUE DANGEREUSE OU NON ADAPTÉE À LA COMPÉTENCE DU CYCLISTE AINSI QUE LORS DE L'UTILISATION ABUSIVE DU VÉLO.

5 DH-920 RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR FOX DHX RC4/RESSORT

Il existe plusieurs réglages possibles sur cet amortisseur. Nous vous conseillons pour cela de lire attentivement le manuel d'utilisation FOX.

Vous devez tout d'abord régler la précharge du ressort. En général, un SAG (enfoncement de votre amortisseur quand vous vous trouvez sur votre vélo) compris entre 22 et 30mm donne de bons résultats. Il peut être nécessaire de faire varier la raideur du ressort si les réglages ne peuvent être effectués correctement avec celui d'origine.

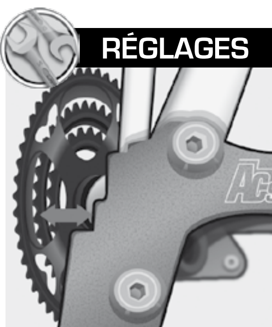
La pression d'air dans la bonbonne gère la plage de réglage de la compression. Elle doit être comprise entre 8,5 et 13 bars. Vous pouvez également affiner les réglages avec la molette « Pro Pedal » bleue, et la compression en fin de course avec la molette bleue permettant de réduire le volume d'air de cette bonbonne.

Le réglage de la détente, quant à lui, s'effectue avec la molette rouge.

6 ACS – RÉGLAGE DU SYSTÈME ANTI CHAIN SUCK



RÉGLAGES



Ce système permet de réduire le risque de blocage de la chaîne entre la base et les couronnes. La plaque ACS vient se visser sous les bases du cadre à l'aide de quatre trous oblongs. Ces derniers permettent un réglage fin de la position de la plaque.

Celle-ci doit être positionnée le plus près possible des plateaux comme indiqué sur le schéma suivant. Attention toutefois à ne pas mettre la plaque ACS en contact avec les dents du pédalier, les plots etc.. L'éloignement de la plaque par rapport aux dents entraînerait un risque de coincement de la chaîne.

7 CHANGEMENT DE L'ANGLE DE DIRECTION/DH 2011

Marche à suivre :

1- Extraire les cuvettes excentrées LAPIERRE

2- Tourner les deux cuvettes de 1/2 tour pour changer l'angle, puis insérer à nouveau les cuvettes

3- L'empreinte dans la cuvette permet de lire l'angle sur le H/T.
Angle de direction : 63,5° + 0,5° = 64° ou 63,5° - 0,5° = 63°

Attention : les deux cuvettes doivent être montées de façon à ce que les 2 empreintes indiquent le même angle !





8 SERRAGE DE TIGE DE SELLE INTÉGRÉ/RAPT 2.1/RAPT2.2/DH 2011

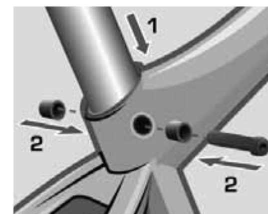
Totalement intégré au tube supérieur, ce serrage de tige de selle est composé de deux mors actionné par une vis BTR. En emprisonnant le tube de selle, ils le maintiennent dans la position voulue. Outre un gain de poids signficatif, ce système présente l'avantage d'éliminer toutes possibilités d'accrocs.

Marche à suivre :

1- Insérer la tige de selle dans le cadre

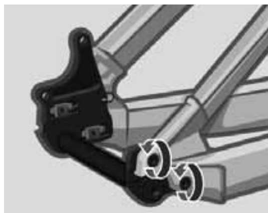
2- Insérer les mors et la vis de serrage comme sur le schéma

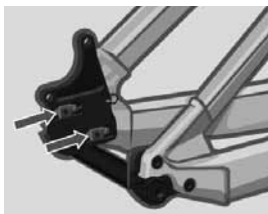
3- Immobiliser la tige de selle dans la position voulue avec la vis de serrage. Serrer à 10-11 Nm

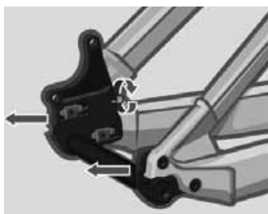












9 ADS (ADJUSTABLE DROPOUT SYSTEM) RAPT 2.1/RAPT2.2

Ces pattes ajustables servent à la fois de support pour le dérailleur, de tendeur de chaîne en montage singlespeed mais également de réglage pour faire varier le comportement du vélo. En faisant varier la longueur de vos bases, vous ajusterez au mieux le comportement du vélo en fonction de votre pratique.

Marche à suivre :

1- Visser complètement les deux vis de réglage

2- Desserrer les quatre vis de serrage

3- Pousser les pattes de montage de la roue AR vers l'avant

4- Devisser les vis de réglage pour déplacer les pattes jusqu'à la position et/ou tension de la chaine voulue

5- Immobiliser les pattes avec les 4 vis de serrage. Serrer à 8-10 N.m

IV MAINTENANCE

1 CALENDRIER D'ENTRETIEN

Afin de prolonger l'espérance de vie de votre vélo, voici un exemple d'un calendrier d'entretien dans le cas d'une utilisation régulière.

1- Avant & après chaque sortie :

- Contrôlez les freins.
- Contrôlez la pression des pneumatiques et d'éventuels dommages.
- Contrôlez le serrage de roues.
- Contrôlez le serrage de la potence et du cintre.
- Contrôlez le bon fonctionnement de la fourche télescopique (pour les VTT).
- Entreposez soigneusement votre vélo dans un endroit propre et sec.

2- Tous les mois :

- Inspectez la présence éventuelle de jeu dans la potence et le cintre.
- Inspectez la présence éventuelle de jeu dans le tube de selle.
- Contrôlez la cassette ainsi que la chaîne.
- Contrôlez les câbles, durites, manettes.
- Contrôlez les dérailleurs, les lubrifiez si besoin.
- Contrôlez l'usure des plaquettes/patins des freins.
- Contrôlez le voilage des roues, la tension des rayons.
- Dans le cadre d'une utilisation de frein sur jante, celle-ci est une pièce d'usure. Contrôlez attentivement l'usure de la jante en vous reportant aux consignes du fabricant ou en contrôlant le témoin d'usure situé sur la surface de freinage.

3- Tous les six mois (en fonction de la fréquence, et le type d'utilisation) :

- Inspectez le cadre et recherchez l'apparition d'éventuelles amorces de fissures.
- Contrôlez le jeu du boîtier de pédalier.
- Pour un contrôle plus efficace, il est conseillé de se rendre chez votre revendeur agréé, afin de faire un

contrôle poussé.

4- Tous les ans :

- Remplacez cintre et potence.
- Contrôlez l'usure des plaquettes/patins de freins, remplacez si besoin.
- Contrôlez et lubrifiez toutes les pièces en frottement.
- Pour un contrôle plus efficace, il est conseillé de se rendre chez votre revendeur agréé, afin de faire un contrôle poussé.

2 NETTOYAGE ET LUBRIFICATION

Après votre sortie, lavez votre vélo à l'eau savonneuse (le liquide vaisselle étant conseillé pour son fort pouvoir dégraissant sans être corrosif pour autant). N'utilisez pas de nettoyeur haute-pression dans la mesure du possible. Si vous ne pouvez faire autrement, ne dirigez jamais le jet directement sur les roulements et les joints (dans le cas où vous utilisez un tout suspendu). Séchez à l'aide d'un chiffon doux pour éliminer les gouttes d'eau et les résidus d'humidité afin d'éviter les risques de corrosion. Cette opération vous permet par la même occasion de faire un contrôle visuel des tubes de votre vélo (utile pour percevoir d'éventuelles amorces de fissures).

Avant de l'entreposer convenablement, lubrifiez les organes de transmission à l'aide d'un produit élaboré à cet effet. Profitez-en pour contrôler l'usure des freins, le voilage de roues ainsi que d'éventuels jeux.



ATTENTION

EN CAS DE PROBLÈME, AMENEZ VOTRE VÉLO AVEC LA FACTURE D'ACHAT CHEZ VOTRE REVENDEUR LAPIERRE.

IL FERA UN PREMIER DIAGNOSTIC DU PROBLÈME. LUI SEUL EST HABILITÉ À RENVOYER LE VÉLO ET À FAIRE LA DEMANDE DE PRISE EN GARANTIE DE LA PIÈCE.

C'EST AU SAV LAPIERRE DE STATUER SUR LA VALIDITÉ DE LA GARANTIE.

3 PIECES D'USURES

Veillez à toujours vérifier les composants d'usures (notamment les éléments de freinage) de manière à ne prendre aucun risque. Si vous avez un doute quant à l'usure de certains composants veuillez vous référer à la notice du composant ou bien à votre détaillant. Mieux vaut prévenir que guérir alors n'attendez jamais le dernier moment !

Liste des différents éléments d'usures :

- Eléments de freinage (Patins, jantes, plaquettes)
- Pneus, chambres à air, fonds de jante
- Câbles et gaines
- Eléments de transmissions (Chaîne, plateaux, cassette, boitier de pédalier)
- Roulements des points de pivots des cadres suspendus
- Entretoises et bushing d'amortisseurs

La présente garantie prend effet à compter de la date d'achat. Elle n'est accordée que pour un usage normal de la bicyclette.

Les cadres CYCLES LAPIERRE sont garantis contre les défauts de fabrication ou de matière pendant une durée de 5 ans pour les cadres rigides et pour les cadres suspendus.

Les cadres de nos modèles DH920 et FROGGY sont garantis 2 ans dans le cadre d'une utilisation normale et s'ils ne font pas l'objet d'un usage en compétition.

Tous les composants montés sur les vélos CYCLES LAPIERRE sont garantis contre les défauts de fabrication pour une période de 2 ans à compter de la date d'achat.

Certains composants, tels que les fourches télescopiques, les amortisseurs, les roues complètes et les freins hydrauliques, sont soumis aux conditions des fabricants concernés qui assureront eux-mêmes le traitement de la garantie.

Les finitions (peinture et autocollants) sont garanties contre les défauts de fabrication pour une période d'un an à compter de la date d'achat.

Pour les modèles des millésimes 2008 et précédents, la garantie sur les cadres reste de 5 ans pour les rigides et 2 ans pour les suspendus.

Pour toute demande de garantie, l'acheteur doit justifier de la date d'achat de la bicyclette auprès de nos revendeurs qui procéderont à un premier diagnostic. La prise en charge de la garantie devra être validée par le Service Après Vente CYCLES LAPIERRE. L'acheteur doit obligatoirement présenter le carnet de garantie complété ainsi que la facture du vélo.

Les garanties sont mises en œuvre sur agrément de nos services techniques. Aucun retour ne sera accepté en port dû. Les frais d'envoi sont à la charge du détaillant.

Si une pièce se trouve sous garantie, celle-ci sera remplacée par une pièce neuve identique ou correspondante. Toutefois, la Société CYCLES LAPIERRE ne peut garantir la fourniture constante de certains types de cadres ou de certaines couleurs.

Lors du remplacement en garantie d'un cadre par un autre similaire mais qui engendrerait le remplacement de certaines pièces suite à des problèmes de compatibilités, la Société CYCLES LAPIERRE s'engage à livrer gratuitement les pièces compatibles dans un délai de trois ans à compter de la date d'achat du vélo.
Après cette période, le coût d'achat de ces pièces sera à la charge du client après acceptation du devis.

La garantie s'applique uniquement :

- sur les vélos achetés chez l'un de nos revendeurs agréés CYCLES LAPIERRE.

- au premier propriétaire du vélo et la garantie ne se transfère pas aux acheteurs suivants en cas de revente.

- en cas d'usage normal de la bicyclette.

La garantie ne s'applique pas :

- si les réclamations sont consécutives à la pratique du vélo en compétition,

- si le vélo est utilisé au-delà de sa destination et de ses performances techniques, s'il est constaté un entretien insuffisant ou une négligence de l'acheteur, ou encore en cas d'accidents ou d'autres conditions d'utilisation anormales et excessives.

- en cas de modification effectuée sur le vélo sans autorisation préalable et écrite de la Société CYCLES LAPIERRE,

- en cas d'incidence d'éléments ou d'agents extérieurs (catastrophe naturelle, incendie, humidité …),

- en cas d'utilisation d'une manière non conforme aux normes techniques et de sécurité,

La garantie ne s'applique pas aux pièces d'usures dont vous trouverez la liste dans le paragraphe **IV – 3 MAINTENANCE - Pièces d'usures.**

Les conditions de la présente garantie ne pourront s'appliquer seulement si le vélo a été acheté sur le territoire de l'Union Européenne et des DOM TOM français, et y demeure.

Aucun vendeur ou distributeur ne peut modifier les termes de la présente garantie, sauf si le vendeur ou distributeur remplace les conditions de garantie de la Société CYCLES LAPIERRE par ses propres conditions de garantie à l'en-tête de sa Société.


2.2



You have just acquired a Lapierre bike and we would like to take this opportunity to thank you for your purchase. Lapierre, based in Dijon, France, since 1946, is pleased to provide you with innovative solutions for enjoyable riding. This manual is designed to help you fully understand your Lapierre bike for an optimal performance.

I- WELCOME 2
1 ABOUT OUR BIKES 2
2 DEFINITIONS AND RESTRICTIONS 3
3 SAFETY AND USAGE 5

II- SETTING 6
1 RIDING 6
1.1 SADDLE HEIGHT 6
1.2 SADDLE POSITION 7
1.3 STEM AND HANDLEBARS 7
1.4 HEADSET 8

2 DRIVETRAIN 9
2.1 REAR DERAILLEUR 9
2.2 FRONT DERAILLEUR 10
2.3 BRAKES 10
2.4 RECOMMENDATIONS 11

3 RECOMMENDATIONS 11
3.1 TORQUES SPECIFICATIONS 11
3.2 SUSPENSION FORKS 12

III- SPECIFIC MODELS 12
1 CARBON 12
2 TECNIC FS 13
3 FPS2 - REAR SUSPENSION SYSTEM 14
4 OST/ZESTY/SPICY/FROGGY 15
5 DH-920 16
6 ACS - ADJUSTING THE ANTI-CHAIN SUCK SYSTEM 16
7 CHANGING THE HEAD ANGLE / DH 2011 17
8 INTEGRATED SEAT POST TIGHTENING SYSTEM RAPT 2.1/RAPT 2.2/DH 2011 17
9 ADS (ADJUSTABLE DROPOUT SYSTEM) RAPT 2.1/RAPT2.2 18

IV- MAINTENANCE 18
1 MAINTENANCE SCHEDULE 18
2 CLEANING YOUR BIKE 19
3 WORN PARTS 19

V- GENERAL WARRANTY CONDITIONS 20

ENGLISH

ENGLISH

1 ABOUT OUR BIKES

Lapierre's R&D headquarters are also located in Dijon, at the main production site. Our engineers are on hand to take your needs as a cyclist into consideration when developing new concepts and ideas. All of the different aspects, from geometries and technologies to materials and components, are closely studied to offer you unparalleled comfort and performance.

The members of the R&D department also work closely with the riders from Team Lapierre International (MTB) and the Française des Jeux (professional road team) in order to benefit from their experiences at the highest levels of competition.

Each one of our models is developed with a particular style of riding in mind, and we pay close attention to even the tiniest of details in order to offer you a high quality, homogeneous product. All of our bikes are individually assembled by a Lapierre specialist, whose signature you'll find on the Quality Check accompanying your purchase.

Lapierre bikes conform to the security standards listed below, as described in the new European norms:

- **EN14764**: "Bicycles used on public highway"
- **EN14765**: "Bicycles for young children"
- **EN14766**: "Mountain bicycles"
- **EN14781**: "Road bicycles"

Lapierre bikes are developed for optimal performances in specific riding conditions, and they can be divided into different categories according to the riding conditions for which they were created. Not respecting the intended use of the bike can pose potential risks to the rider.

When you buy a Lapierre bike, you are buying the highest quality product that we can offer you. Thank you for your trust, and we look forward to accompanying you on many rides.



WARNING

PLEASE READ THIS MANUAL CAREFULLY BEFORE USING YOUR BIKE. FOR MAINTENANCE AND SETTINGS FOR COMPONENT PARTS, PLEASE REFER TO THE SUPPLIERS' MANUALS DELIVERED WITH YOUR BIKE.



WARNING

FOR YOUR SAFETY, ALWAYS WEAR THE NECESSARY PROTECTIVE GEAR.

MAKE SURE YOU HAVE ON APPROPRIATE CLOTHING AND THAT YOU ARE VISIBLE TO AUTOMOBILES.

WEARING A HELMET IS STRONGLY RECOMMENDED.

IF YOU FALL, MAKE SURE YOU CAREFULLY INSPECT YOUR BIKE BEFORE RIDING AGAIN.

IF YOU DETECT A PROBLEM, DO NOT USE YOUR BIKE UNTIL IT HAS BEEN FIXED.

VERIFY YOUR BIKE BEFORE EVERY RIDE.



2 DEFINITIONS

FRAME

1- Top tube
2- Down tube
3- Seat tube
4- Head tube
5- Chain stays
6- Seat stays
7- Bottom bracket shell
8- Fork (suspension or rigid according to the type of bike)
9- Rear shock absorber (Only on full-suspension MTBs)

DRIVETRAIN

10- Front / Rear derailleur
11- Cranks
12- Chainrings
13- Chain
14- Cassette (individual cogs)
15- Pedals (according to the type of bike)
16- Derailleur hanger

WHEELS

17- Front / Rear hub
18- Spokes
19- Front / Rear rim
20- Tire (with or without inner tube depending on the type of bike)
21- Valve
22- Quick release
23- Front / Rear brakes (V-Brake or disc brake depending on the type of bike)

COMPONENT PARTS

24- Handlebars
25- Stem
26- Brake levers
27- Shifters
28- Grips
29- Cables
30- Wires
31- Saddle
32- Saddle clamp
33- Seat Post
34- Seat Post Clamp
35- Headset

ENGLISH

ENGLISH



Road : Drop handlebars or Aerobars, calliper brakes, 700c wheels with 20-25c tires. Riding condition 1



Road cruiser : Similar to road bike but with flat handlebars. Riding condition 1



City : Drop handlebars, 26" wheels, equipped with bag holders and a permanent light. Riding condition 1



Trekking: Flat handlebars, 700 wheels with 32-35c tires. Riding condition 2



Cross-country MTB : Flat or Riser handlebars, 26" wheels with large tires, V-Brake or disc brakes. Front suspension only or front suspension and moderate rear suspension. Riding condition 3



Free ride, Enduro, DH, Dirt MTB : Large tires, riser bars, long travel suspension. For a more aggressive riding style. All of these models have reinforced frames. Riding condition 4

Using restriction :

Using your bike in riding conditions other than those described to the right may cause your bike or its component parts to deteriorate prematurely. Lapierre bikes are designed for people weighing up to 100kg (220 lbs). Exceeding this weight limit could cancel the terms of the guarantee.



CONDITION 1

PAVED SURFACE, TIRES STAY ON THE PAVEMENT WHILE RIDING.



CONDITION 2

INCLUDES RIDING CONDITIONS 1 PLUS GRAVEL OR UNEVEN PATHS, TIRES STAY ON THE GROUND WHILE RIDING.



CONDITION 3

INCLUDES RIDING CONDITIONS 2 PLUS ALL TYPES OF PATHS. TIRES MAY MOMENTARILY LEAVE THE GROUND. NO JUMPS.



CONDITION 4

ALL TYPES OF RIDING.

3 SAFETY AND USAGE

When you acquire your Lapierre bike, it has already been assembled and carefully inspected by one of our authorized dealers. After an initial testing period (4-5 rides), we recommend a visit to your authorized Lapierre dealer for any final adjustments to your bike. They will have the specific tools as well as the information and skills necessary to perform the more complicated adjustments. If, however, you prefer to perform these various adjustments yourself, you will find helpful advice in this manual.

As with all sports, cycling can involve a number of potentially fatal risks. By taking part in this activity, you are assuming these risks. It is therefore important to know and apply the rules of responsible riding and to properly maintain your bicycle, for your safety and the safety of others. Wearing the proper equipment, such as a helmet, protective eyewear, and gloves, is also strongly recommended.

• Always double check your bike before riding it (tighten the handlebars and stem, check the saddle, wheels, and brakes, etc.). It is strongly recommended to establish and respect a periodic maintenance schedule, which will be determined by the frequency and length of your rides, your style of riding, as well as the terrain on which you most often ride. Your Lapierre authorized dealer can help you determine your specific needs.

• When you are riding on the road, make sure that you are always visible to other vehicles by using reflective products (clothing, reflectors, etc.) and the proper lighting if necessary. Respect the rules of the road in all circumstances.

• Never overestimate your abilities, especially in more aggressive styles of riding. Proper training and skill development can reduce many risks.

• When you are riding on public roads, always respect the code of conduct and the local bicycle riding laws.

For an optimal performance, certain settings will need to be adjusted on your bike before your first ride. This will assure a safe and comfortable ride.

II- SETTINGS

1 RIDING POSITION

1.1 SADDLE HEIGHT

Every human body is unique, which means that the ratio between your torso, arm length and leg length can vary between people even of the same height. It is important to adjust your saddle to your needs.

ENGLISH

If the saddle is too high, your hips will rock from side to side in order to pedal, which can cause back pain.
If the saddle is too low, pressure is unevenly distributed along your leg and directly at your knee causing unnecessary pain.

In order to find the correct saddle height, use the following steps. With the cranks parallel to the seat tube, take off your shoe and place your heel on the lower pedal. Your leg should be straight, without having to stretch it. This will give the ideal height for riding with shoes and pedalling with the ball of your foot at the pedal axel.

When you raise the seat post, do not raise it higher than the “INSERT MINI” or “STOP” indications that are in general engraved at the bottom of the seat post. If this indication is visible while you ride, you can deform the tubes of your frame or even break it, possibly resulting in serious injury. This will also cancel the terms of the warranty.

The saddle height can be adjusted with:
- A seat post binder bolt
- An Allen bolt (always work with the bolt on the right hand side)
- Quick release system (in this case, position the lever at a 90° angle to the top tube to tighten or loosen the opposed nut, then close the lever to block the system)

1.2 SADDLE POSITION

You may suffer some initial discomfort before your body becomes accustomed to sitting on the saddle. However, the position of the saddle may also cause some irritation.
To avoid this kind of problem, in general a level saddle position is best. Of course, the saddle can be slightly tilted depending on the body shape of the rider. You can also adjust the fore and aft position of saddle for comfortable pedalling and the correct back position.
When you do find the correct position, the saddle must be securely tightened so that it can no longer move while riding.

1.3 STEM AND HANDLEBARS

To adjust the height of the stem:

1 – First loosen the stem expander bolt two or three turns, then tap the top of the stem expander bolt to loosen the stem quill.



WARNING

FOR YOUR SAFETY, NEVER RIDE YOUR BIKE WITH THE STEM RAISED ABOVE THE MINIMUM INSERTION MARK.



SET-UP





WARNING

FOR YOUR SAFETY, RESPECT THE TORQUE SPECIFICATIONS OF THE DIFFERENT COMPONENTS.

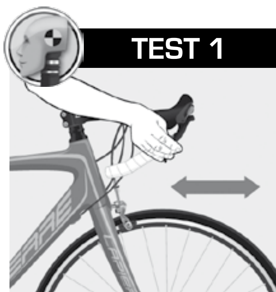
CHECK YOUR BIKE BEFORE AND AFTER EVERY RIDE FOR PLAY OR VIBRATIONS, WHICH WILL HELP IDENTIFY IF A PART IS NOT TIGHTENED CORRECTLY OR NEEDS REPLACED.

2 – Then you can freely adjust the height of the stem, but be careful not to exceed the minimum insertion mark. When you retighten the stem, be sure to respect the torque specifications and to align the stem with the front wheel.

If you have a threadless headset, we recommend that you consult your Lapierre authorized dealer who can flip the stem or remove spacers.
After making adjustments to the stem, check that the stem is tightened by trying to turn the handlebars left and right while you hold the front wheel between your legs.

For your safety, adjust your handlebars so that you can easily access the brake levers and the shifters.
For mountain bikes: The shifters should be positioned in the prolongation of your forearms when you are in riding position on the bike.
For road bikes: In general, the lower part of the handlebars should be horizontal.

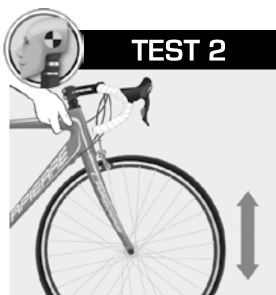
WARNING: The stem has a minimum insertion mark ("STOP" or "INSERT MINI"). If this mark is visible, the stem may break, causing potential injury, and the terms of the warranty will be cancelled. For threadless headsets, always make sure the bolts are correctly tightened.



1.4 HEADSET

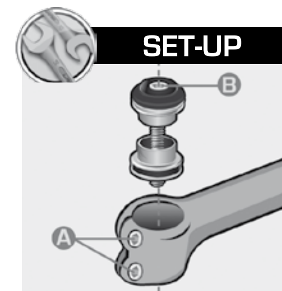
The headset is composed of two bearings and races placed at each end of the head tube. Lapierre bikes use one of two types of headsets: classic (when the front fork, which has screw threads, is secured by a locknut), or threadless (when the front fork is clamped by the handlebar stem itself and the play can be adjusted by tightening the top cap).

During intense rides, the headset is put under a large amount of pressure, and afterwards you may notice some play, which could make it difficult to steer. Riding with the headset not properly adjusted could cause damage to your bike.
Here are two simple tests to perform before each ride:



TEST 1 – While applying the front brake, try to move the bike forwards and backwards. You will notice right away if there is movement of the steer tube in the headset.

TEST 2 – You can also hold the handlebars and top tube loosely and gently bounce the front wheel on a concrete surface (the tire must be inflated). You will hear a hollow vibration if there is any play (ignore the sounds of vibrating cables, etc.).



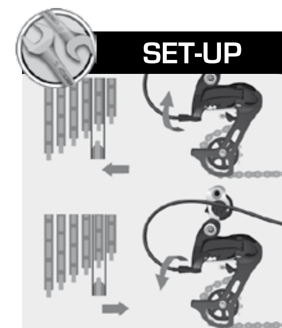
You can also discover play by slightly lifting the front wheel off the ground and turning the handlebars from left to right. If there is play, you will notice that it doesn't turn smoothly.

If you do notice that there is play:

A – For a classic headset:

1 – Loosen the locknut.
2 – Tighten the top race while tightly holding the fork so it does not turn.
3 – Tighten until the play has disappeared.
4 – Check to see if the headset turns correctly now.
5 – While holding the top race in place, tighten the locknut.
6 – Check again that the headset can turn smoothly.

When adjusting your headset, you must use headset wrenches. Do not use ordinary open-ended wrenches as this may result in damage to the locknut and top race.

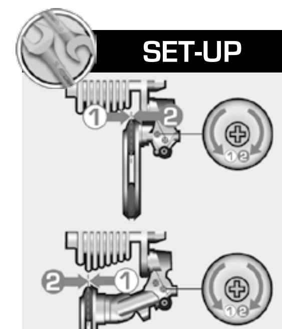


B – For threadless headsets:

1 – Adjustment of threadless headsets only requires an Allen wrench.
2 – Loosen the bolts in the stem (A).
3 – Tighten the bolt in the top cap until play has been eliminated (B).
4 – Re-tighten bolts in the stem (A).

2 DRIVETRAIN

2.1 REAR DERAILLEUR



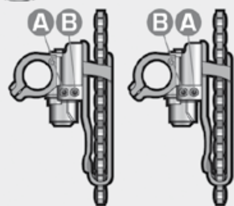
This is one of the most important component parts of your bicycle. It must be properly adjusted in order to offer optimal performance and to prolong its lifespan. If you have additional questions that are not answered in the manual, please ask your authorized Lapierre dealer for more information.

To minimize resistance and wear, the chainrings, chain and cogs should all be as aligned as possible.

Normally, the procedures described in this manual should have been completed before you receive your bike. However, if at some point you do need to make adjustments, please follow the steps below :



SET-UP



1 – Loosen the cable anchor bolt so that the derailleur is free to move.
2 – Adjust the inner and outer limits, as in the drawing.
3 – Tighten the cable by pulling on it and secure it using the cable anchor bolt. If necessary, you can further adjust with the barrel adjuster located on the derailleur.

WARNING: If you cannot achieve smooth and quiet gear shifting using these steps, please consult your Lapierre authorized dealer, who can check the different elements as well as the derailleur hanger.



SET-UP



2.2 FRONT DERAILLEUR

As with the rear derailleur, the front derailleur has also been adjusted before you acquire your bike. If you need to make further adjustments, please follow the steps below :

1 – Position

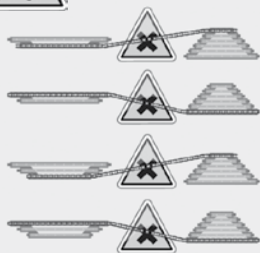
The derailleur is attached to the bike by tightening the seat tube clamp bolt. By loosening this bolt, you can move the derailleur vertically on the seat tube.
In order for the front derailleur to be in the optimal position, the outer plate should be 1mm to 3mm above and parallel to the large chainring.
Once you have adjusted the position of the front derailleur, you can retighten the screw. Please respect the torque specifications (p. 11). As with the rear derailleur, it is possible to adjust the outer (A) and inner (B) limits of the front derailleur with the adjustment screws.

2 – Adjustment of the travel of the front derailleur

Set the rear derailleur, chain and front derailleur in small chainring/large cog position.
With the adjustment screws, adjust the inner plate of the derailleur so that it is between 0.5mm and 1mm from the chain.
Pull the cable tight, and secure it correctly. The chain should not be touching the inner plate of the derailleur.



WARNING



IMPORTANT! For smooth riding and shifting, avoid “crossing” the chain with extreme pairings, such as small chainring/small cog or large chainring/large cog, as illustrated.

ENGLISH

2.3 BRAKES

There are many different types of brakes:

- Calliper brakes
- Cantilever brakes
- V-Brakes
- Hydraulic brakes
- Hydraulic disc brakes

On all Lapierre bikes, the left brake lever corresponds to the front brake, and the right lever corresponds to the rear brake.

Calliper brakes can be adjusted with the barrel adjuster, by turning the lever counter-clockwise. For cantilever brakes, turn the barrel adjuster on the brake lever to adjust. You should leave 2mm between the brake pad and the rim for calliper and cantilever brakes. You can adjust V-brakes in the same manner, but only leave 1mm between the brake pad and the rim. Adjustments for hydraulic disc brakes are done automatically. To prolong the life of your brake pads, avoid contaminating them with any type of greasy substances. If you have additional questions, please refer to the user's manual from the brake manufacturer or consult your Lapierre authorized dealer.



WARNING

IN RAINY CONDITIONS, BRAKING DISTANCES ARE LONGER.

2.4 WHEELS

The tire industry has actively participated in the development of the different styles of riding, and tire manufacturers now offer tires that were created to accommodate the style of riding for which the bike they equip was made. It is important to understand the tires' characteristics in order to take full advantage of them.

Maintaining your tires requires:

- Rims that are properly maintained.
- The occasional application of a small amount of talcum powder on the inside of the tire.
- The correct air pressure (indicated on the side of the tire). This will vary based on your style of riding.

You do not need to inflate the tire to the maximum air pressure; instead, you can adjust based on the comfort/performance ratio you wish to achieve.

- Always remove any foreign objects that get stuck in the tire.

Your tires should avoid:

- **Contact with gas, oil, or other greasy substances.**
- **Prolonged exposure to direct sunlight.**
- **High temperatures**.

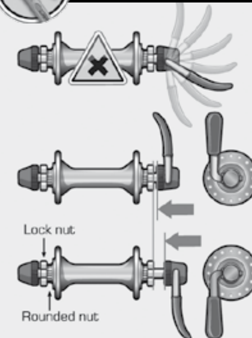


WARNING

ALWAYS CHECK THE PROPER TIGHTENING OF YOUR WHEELS BEFORE EACH RIDE.



SET-UP



Certain models of tires are designed to rotate in a specific direction. Always respect the correct direction if this is the case, which will be indicated on the side of the tire.

3 RECOMMENDATIONS

3.1 TORQUE SPECIFICATIONS

- Classic stem = 20 Nm
- Handlebars on a classic stem = 25 Nm
- Threadless headset = 10 Nm on the pivot and 5 Nm on the handlebars
- Brake cables = 6-8 Nm
- Brake pads = 6-8 Nm
- Brake levers = 6-8 Nm
- Rear derailleur = 8-10 Nm
- Front derailleur = 5-6 Nm
- Wheelnuts = 20 Nm
- Saddle chariot = 15 Nm

3.2 SUSPENSION FORKS

Your suspension fork requires specific, precise maintenance that may vary depending on the fork. It is imperative that you read the manufacturer's notice that is delivered with your bike. Due to the impact and the shocks that suspension forks absorb, it is important to clean the stanchions and inspect the joints after each use. Please refer to the manufacturer's notice for information regarding how often you should change or add oil. Only a specialist who has the proper tools should perform these operations.

III - SPECIFIC MODELS

1 CARBON

Our carbon frames are the result of long hours of research and development, and owning one requires certain maintenance procedures that will prolong the life of your bike and assure optimal performance.

- Pay close attention to your bike, listening for any strange noises and visually inspecting the frame and parts on a regular basis.
- Perform regular tune-ups:
- Periodically visit your authorized Lapierre dealer so he can inspect your bike.

ENGLISH

- In case of any serious accidents, have your bike examined by an authorized Lapierre dealer before riding it again.
- Avoid using grease on your seat tube as certain ones can be harmful to the resin and deteriorate it.
- During winter rides, it is absolutely necessary to wash your bike after each ride in order to avoid damaging the frame from the salt.

2 TECNIC FS

For the best performance, here are some adjustment and setting tips :

1. Correctly adjust your riding position.
2. Choose a tyre pressure that is appropriate for weather and terrain conditions.
Refer to the pressure guidelines indicated on the tires. If you wish to increase comfort, decrease the pressure. For better performance and more efficiency, increase the pressure. This can also reduce the risks of a flat. We consider that an average of 2 bars is a good pressure setting for a person weighing around 75kg.
3. Adjust the sag of the rear shock absorber. (Sag is where the travels sits when the rider is on the bike.)
To make sure the suspension will properly work, the sag and rebound speed must be set up according to your weight and riding.

The average set up of the sag should be between 20 and 30% for the rear shock absorber, that is to say between 10 and 15mm for a Tecnic FS bike. You can use as an indicator the o-ring on the shaft to do so. Sit on the bike with your equipment (hydration bag, etc.) with your feet on the pedals and in riding position (having someone hold the bike for you and leaning against the wall with your elbows will help), bounce slightly and make sure the o-ring is against the air sleeve.

Then get off your bike slowly so as not to compress the suspension.
Measure the distance between the o-ring and the shock absorber; this distance is what we call sag and should be between 10 and 15 mm on Tecnic FS bikes.
Depending on the kind of ride that you are seeking, you can adjust the air pressure in the rear shock absorber to vary the sag. If you are looking for reaction and precise steering, you should opt for a sag close to 20%, that is to say 10mm. On the other hand, if you seek more comfort and stability in descents, 30% (15mm) will be more suitable.

The rebound speed should be set up according to your type of riding. If the terrain is steep, it has to bounce fast, if it is flat, it can be slowed down. However be careful and set it up within reasonable limits.



WARNING

WHEN APPLICABLE, AVOID RIDING WITH THE REAR SHOCK AND FORK ALWAYS LOCKED OUT.

USE THE LOCK OUT FUNCTION ONLY WHEN NECESSARY, SUCH AS DURING LONG CLIMBS OR WHEN RIDING ON SMOOTH TERRAIN.

IF THE SUSPENSION IS LOCKED OUT DURING DESCENTS, YOU COULD CAUSE INJURY TO YOURSELF OR YOUR BIKE.



WARNING

NEVER EXCEED THE MAXIMUM PRESSURE INDICATED ON YOUR REAR SHOCK ABSORBER.

WHEN IN DOUBT, REFER TO THE MANUFACTURER'S OWNER'S MANUAL FOR YOUR REAR SHOCK OR FORK.

IF YOU STILL HAVE QUESTIONS, DON'T HESITATE TO CONTACT YOUR AUTHORIZED LAPIERRE DEALER.



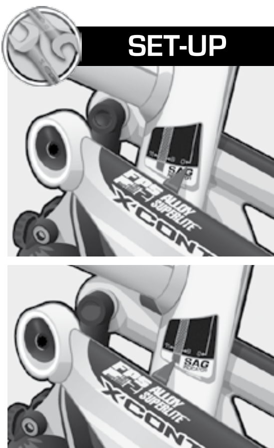
WARNING

NEVER EXCEED THE MAXIMUM PRESSURE INDICATED ON THE USER'S MANUAL OF THE SHOCK ABSORBER. ALWAYS REFER TO THAT USER'S MANUAL FOR ANY QUESTION YOU MAY HAVE OR FOR ANY MAINTENANCE MATTERS.

DO NOT DISASSEMBLE THE SHOCK ABSORBER IN ANY CASE: HIGH AIR PRESSURE COULD HURT YOU.

IN CASE OF ANY DOUBT OR QUESTION, DO NOT HESITATE TO CONTACT YOUR OR ANY LAPIERRE AUTHORIZED DEALER.

SET-UP



These set ups are important. Do not hesitate to ask advice from your dealer.

In order to set up the suspension, the Tecnic FS-700 bike has a red lever that must be tightened to slow down, and vice versa.
The Tecnic FS-900 bike has a red lever that acts on the rebound system and can also block the shock absorber. It also has a small golden stop that enables you to keep the initial set up after blocking the shock absorber. It is this stop that acts on the initial set up of the rebound and that should be pre-set according to your weight and riding style.
For more information, and to know how to maintain your shock, please refer to the user's manual from the manufacturer, given with your bike.

Make sure you never exceed maximal pressures indicated on the shock absorber.

3 FPS2 (X-CONTROL)

The FPS (Full Power Suspension) is based on an equilibrium point, and it is thus necessary to set the pressure of the shock absorber properly to get the best results. To do so, all FPS2 models are equipped with an indicator on the swing arm.

Steps to follow :
1- Sit on the bike, with your feet on the pedals and in riding position. (Leaning with your elbow on the wall helps).
2- Once you are balanced, the indicator should point to the equilibrium point:
- If the indicator is pointed between « zero » and « min », you need to reduce the pressure.
- If the indicator is pointed between « zero » and « max », you need to increase the pressure. A high-pressure pump is recommended for this step.

Warning : Never exceed 200 psi or 14 bars, and do not allow any foreign objects to enter while you are adjusting.

To check your setting, you can slightly bounce while you are on the saddle and verify that the indicator always returns to the equilibrium point. You can also ride on flat ground to check that the indicator stays at the equilibrium point. If you do this, beware of oncoming traffic!

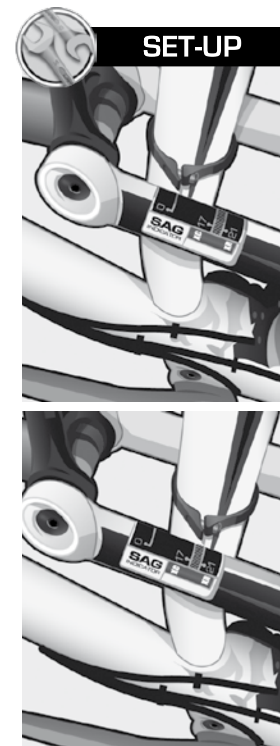
USEFUL ADVICE

If you would like to increase the negative travel, you can slightly reduce the pressure in the shock absorber for additional comfort, or if you ride on very rough terrain.

The indicator will then be positioned between « zero » and « max ».(For the X-Control, never allow more than 1mm between the indicator and zero.) You may feel slight pedal bob, but it should be minimal.

On the other hand, there is no real benefit to increasing the pressure higher than necessary.

Note :
- Avoid directing high-pressure washers pointed directly at the bearings of your bike (headset, wheels, crankset, etc.). A brush attached to the end of the hose is a better solution for cleaning your bike.
- If you ride often in muddy conditions, it is advised to protect the rear shock absorber with a neoprene sleeve.



4 OST - ZESTY/SPICY/FROGGY

Our new OST technology (Optimized Suspension Technology), which was derived from the FPS system but improved for longer travels, also has an indicator that helps set up the sag. The indicator is located on the left side, on the chainstay.
The sag should be adjusted from 15 to 19 mm for Zesty, from 17 to 21 mm for Spicy, and from 21 to 25 mm for Froggy.
The set up is the same for these 3 bikes:

1 : First make sure the indicator is right in front of « zero » when no one is seated on the bike. Do not hesitate to adjust the position of the red arrow if it is not properly aligned when no one is on the bike.

2 : Sit on the bike with your feet on the pedals and in riding position. (Leaning against a wall with your elbow helps).

3 : Once you are balanced, the red arrow should fall within the range that is indicated by hatchings on the sticker. The right adjustment should be from 15 to 19 mm for Zesty, from 17 to 21 mm for Spicy and from 21 to 25 mm for Froggy.



WARNING

LAPIERRE CANNOT BE HELD RESPONSIBLE FOR DAMAGE CAUSED BY NEGLIGENCE OR IRREPONSIBLE USE OF THE BIKE.

If the indicator points out the hatched range while you are on the bike, you need to:
- Increase the air pressure inside the shock absorber with a high pressure pump or increase the preload of the spring for spring shock absorber
- Decrease the air pressure or decrease the preload of the spring for spring shock absorbers.

More information concerning the **Zesty** and **Spicy** bikes :

- A 15mm sag for the Zesty, and 17 mm for the Spicy are ideal for a cross country (XC) ride, since the saddle angle is more upright and the suspension stiffer. This will allow you to “feel” the characteristics of the terrain you are riding on.
- A 19 mm sag for the Zesty and 21 mm for the Spicy are recommended for an “all mountain” (XR) ride. Angles are more pronounced, so that your position is less upright and the suspension softer.

More information concerning **Froggy** :

The sag should be adjusted from 21 to 25 mm according to your riding style and the type of terrain.
For the Froggy bikes that have a pressure set up system in the additionnal cylinder, please refer to the user’s manual and do not exceed the pressure recommended by the manufacturer (from 8,5 to 13 bars for Fox DHX shock absorbers). The higher the pressure, the better the control of the compression. A high pressure is necessary if you want to do big jumps.

Please refer to the user’s manual provided by the shock manufacturer to know more about the maintenance of your shock absorber and precise set ups.

Tips : having someone check the position of the indicator for you will help you get the best setting, since there may be an angle mistake when you are seated on the saddle.

To check your setting, you can slightly bounce while you are on the saddle and check that the indicator returns to the equilibrium point. Also, in order to have the most precise setting possible, do not hesitate to adjust your suspension while fully equipped (with helmet, hydration bag, etc.).

ENGLISH

Spicy, Froggy : procédure d'installation de l'axe arrière 12QR

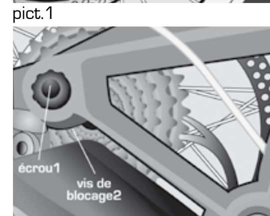
1 : Insert the rear hub into the seat stay shoulders made for this purpose.

2 : Insert the 12QR axle into the non drive side chain stays and push it through the hub just into the nut that is placed on the drive side of the chain stays.

3 : Screw in the axle in the nut 5 or 6 turns and close the lever. When the lever is closed it must be as shown in pict.1, parallel to the chain stays. If is not like this, use the nut 1 on the drive side of the seat stays to adjust the position.

4 : Lever position adjustment : unscrew the blocking screw 2 (see pict.2) of the nut, always on the non drive side of the chain stays, using a 2mm allen/hex key. Adjust the position of the nut until the lever seats on the normal position (see pict.1). Screw the blocking screw to block the nut on the new position.


pict.1



pict.2

5 DH-920 FOX DH RC4 / RESSORT REAR SHOCK ABSORBER

There are several possibilities of set ups for this shock absorber. Please carefully read the FOX user's manual.

First the preload of the spring must be set up. Usually a sag between 22 and 30 mm will give good results. It may be necessary to adjust the spring rate if the settings cannot be properly adjusted with the original one.
The air pressure in the booster valve is related to the compression set up. The sag should be adjusted between 8,5 and 13 bars. In order to have a more precise set up you can use the blue « Pro Pedal » dial, and adjust the bottom-out control with the blue dial, which reduces the air volume in the booster valve.
The rebound set up must be done with the red dial.



WARNING

IN ORDER TO PROLONG THE LIFE OF YOUR BIKE, IT IS ESSENTIAL TO PERFORM REGULAR TUNE-UPS.

CAREFULLY REVIEW THE TABLE TO UNDERSTAND THE LAPIERRE WARRANTY.

6 ACS – ADJUSTING THE ANTI-CHAIN SUCK SYSTEM

This system helps prevent the chain from getting stuck between the chainstay and the chainring. The ACS plate is attached under the chainstays with 4 oblong holes, which allow for precise adjustments of the plate.

The plate should be positioned as close as possible to the chainring, as illustrated in the drawing. Do not put



SET-UP



the ACS plate in direct contact with the teeth of the chainring, studs, etc. However, if the plate is too far away from the teeth, the chain may get stuck.





7 CHANGING THE HEAD ANGLE / DH 2011

Steps to follow :

1- Remove the eccentric LAPIERRE pressed cup.

2- Turn the two cups in the frame ½ a turn to change the head angle, then insert the cups.

3- The mark on the cups will allow to read the angle on the current angle.
Head angles: 63.5° + 0.5° = 64° or 63.5° - 0.5° = 63°

Warning : The two cups must be mounted with the two marks showing the same head angle!





8 INTEGRATED SEAT POST TIGHTENING SYSTEM /RAPT 2.1/RAPT 2.2/DH 2011

Completely integrated in the top tube, this tightening system is composed of two biting pieces activated by an allen/hex bolt. As it presses the seat tube this one stays in the desired place. There is also a significant reduction on weight and the advantage of avoiding the possibilities of rips or accidents.

Steps to follow :

1- Insert the seat post in the frame.

2- Insert the biting pieces and the bolt as shown in the picture.

3- Standstill the seat post on the desired position and screw the bolt, torque 10-11 Nm.

ENGLISH

9 ADS (ADJUSTABLE DROPOUT SYSTEM) RAPT 2.1/RAPT2.2



Those dropouts are used as rear derailleur/mech hanger, as chain tensioner for the single speed configurations and also to change the performance of the bike. As you change the length of the chain stays with the dropouts you can adapt the performance of your bike to your needs.

Steps to follow :

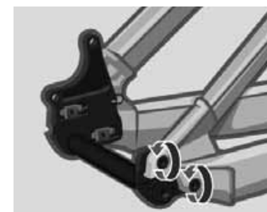
1- Completely screw the two adjuster bolts.

2- Unscrew the four tightening bolts

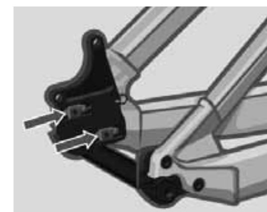
3- Push the drop outs to the front.

4- Unscrew the adjuster bolts to move the drop outs to their position and/or to the desired chain tension.

5- Standstill the drop outs with the four tightening bolts. Torque at 8-10 Nm.

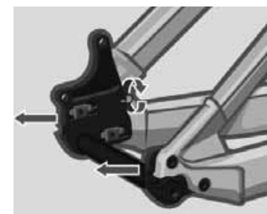


IV- MAINTENANCE SCHEDULE



To prolong the life of your bike, you should keep and respect a maintenance schedule.

1- Before and after each ride
Check the brakes.
Check the pressure in the tires and for any tears or foreign objects.
Check if the wheels are securely fastened.
Check if the stem and handlebars are securely fastened.
Check the suspension forks to ensure proper functioning.
Always store your bike in a clean, dry place.



2- Every month
Check for a loose stem, handlebars or seat post.
Inspect the cassette and chain.

Inspect the cables, hose, and shifters, and adjust if necessary.
Check the derailleurs and add grease if necessary.
Check the wear and tear of the brake pads/callipers.

Check if the wheels are deformed, and check the tension in the spokes.
If your bike has V-Brakes, your rim is a consumable part that will need to be controlled regularly. Please refer to the supplier's guidelines and check the braking surface regularly for wear indicators.

3- Every six months (depending on how often you ride and the type of riding)
Closely inspect the frame for any tiny cracks.
Check for play in the crankset.
We recommend taking your bike to a Lapierre authorized dealer for an in-depth inspection and tune-up.

4- Every year
Replace the stem and handlebars.
Replace the brake pads/callipers if necessary (this will depend on the frequency and intensity of your rides).
Check for any parts that may rub against each other and cause damage.
We recommend taking your bike to a Lapierre authorized dealer for a complete revision and tune-up.

2 CLEANING YOUR BIKE.

After your ride, wash your bike with soapy water (liquid dish soap is recommended for its ability to remove grease without damaging the bike). Avoid using high-pressure washers if possible. If you have to use one, avoid directing the stream directly at the joints and bearings (for full-suspension models).

Dry your bike with a soft cloth in order to avoid rust and corrosion. While carefully drying your entire bike, you will also be able to inspect all the different parts and detect any potential problems.
Before storing your bike in a clean and dry place, lubricate the drivetrain parts with an appropriate product. You can also take this time to control the brakes, see if the wheels are deformed, and check for any play.

3 WORN PARTS

Always keep an eye on component parts that receive a lot of wear and tear (especially the brakes) in order to avoid any risks. If you have any doubts, you can check the manual from the component manufacturer or check with your Lapierre authorized dealer. It's better to prevent than to heal, so never wait until the last minute!
List of consumable parts:

- Braking components (pads, rims)
- Tires, inner tubes, rim strips
- Cables and casing
- Transmission parts (chain, chainwheels, cassette, bottom bracket)
- Shock struts and bushings
- Full suspended frames pivot bearings.

ENGLISH

The warranty is valid starting from the original date of purchase of the bicycle and is applicable only for bikes used under normal conditions..

LAPIERRE frames are warranted against manufacturing defects during 5 years for hardtail and suspended frames.
The frames of our DH920 and FROGGY bikes are warranted 2 years if used under normal conditions; they are not warranted if used in competition.

Any component used on LAPIERRE bikes are warranted against manufacturing defects for 2 years from the original date of purchase.

Some components, such as suspension forks, rear shock absorbers, complete wheels, and hydraulic brakes are subject to the warranty conditions of the manufacturers, who deal directly with warranty issues.

Paints and decals are warranted against manufacturer's defects for a period of one year from the date of purchase.

For bikes including and preceding the 2008 collection, warranty on frames remains the same: 5 years on hardtails, and 2 years on full suspended bikes.

For all warranty claims, the user must have a proof of purchase indicating the date of purchase from a Lapierre authorized dealer. The dealer will perform an initial analysis of the problem. All warranty claims must be authorized by the Lapierre warranty claims department. The user must present the completed warranty booklet as well as the invoice statement.

All warranty claims will be considered only following an expertise revision of the bicycle by Lapierre. The dealer is responsible for paying any cost or travel shipment related to a warranty claim. All bikes or frames returned with due postage will be refused.

Should the bicycle or any of its parts be determined to be covered by this warranty, it will be repaired or replaced with a new identical or corresponding part. Lapierre cannot guarantee the availability of all frames and colors.



WARNING

IF YOU HAVE A PROBLEM WITH YOUR BIKE, TAKE IT TO YOUR AUTHORIZED LAPIERRE DEALER (WITH A PROOF OF PURCHASE).

THE DEALER WILL PERFORM AN INITIAL DIAGNOSIS, AND THEN ONLY HE CAN SEND THE BIKE BACK TO OUR FACTORY FOR A WARRANTY CLAIM.

LAPIERRE'S WARRANTY DEPARTMENT HAS FINAL SAY IN ALL WARRANTY CLAIMS.

In case of any compatibility problems with other parts due to a replacement frame not being identical to the original one, Lapierre will deliver free of charge compatible replacement parts, if the claim is made within 3 years of the original date of purchase of the bike. After these 3 years, the cost of these parts is at the owner's expense should he accept the corresponding price quote.

Warranty limitations

The warranty is only applicable :

- For bikes bought at an authorized LAPIERRE dealer.
- For the original owner of the bike. (Warranty cannot be transferred should the bike be resold.)
- If the bicycle is used under normal conditions.

The warranty is void :

- If the owner uses his bicycle in competition.
- If the bicycle is used beyond its purpose or technical performance, if it is insufficiently or carelessly maintained, and also in case of accidents, or abnormal and excessive conditions of use.
- Should the bicycle be altered without prior written authorization from Lapierre.
- In case of external elements having an impact on the bike (natural disaster, fire, dampness, etc.).
- In case of use that does not comply with safety and technical rules.

The warranty cannot be claimed on consumable part. Please refer to paragraph **IV – Maintenance – Consumable parts to get a list of those parts**.

The following warranty conditions are only valid if the bike was bought in the countries of the EU or French overseas departments, and remains in these countries.

No dealer or distributor can modify the warranty terms, except if the dealer or distributor replaces the Lapierre warranty conditions by his own conditions, at the responsibility of his own company.

CASTELLANO





Acaba de adquirir una bicicleta Lapierre y agradecemos la confianza puesta en nuestra marca. La sociedad Lapierre, ubicada en Dijon Francia, se esfuerza por aportar, gracias a su saber- hacer y a su experiencia adquiridas desde hace más de sesenta años en este dominio, las soluciones necesarias para hacer de Uds. unos ciclistas felices y satisfechos.
Este manual esta destinado a permitirle optimizar los rendimientos y la duración de la vida de su bicicleta

I- BIENVENIDA — 2
1 LA CONCEPCIÓN 2
2 DEFINICIONES Y RESTRICCIONES DE USO 3
3 SEGURIDAD Y CONDUCCION 5

II- ENTREGA Y REGLAJES — 6
1 POSICIÓN DE CONDUCCIÓN 6
1.1 ALTURA DEL SILLIN 6
1.2 POSICION DEL SILLIN 6
1.3 REGLAJE DEL MANILLAR 7
1.4 JUEGO DE DIRECCION 8

2 REGLAJES 9
2.1 CAMBIO TRASERO 9
2.2 CAMBIO DELANTERO 10
2.3 FRENOS 10
2.4 RUEDAS 11

3 RECOMENDACIONES DIVERSAS 12
3.1 PAR DE APRIETES 12
3.2 HORQUILLAS TELESCÓPICAS 12

III- MODELOS PARTICULARES — 12
1 MODELOS CARBONO 12
2 TECNIC FS 13
3 FPS2 (X-CONTROL100) 14
4 OST/ZESTY/SPICY/FROGGY 15
5 DH-920 17
6 ACS - REGLAJE DEL SISTEMA ANTI CHAIN SUCK 18
7 CAMBIO DEL ÁNGULO DE DIRECCIÓN/ DH 2011 18
8 APRIETE INTEGRADO DE TIJA DE SILLÍN/ RAPT 2.1/RAPT 2.2/ DH 2011 18
9 ADS (ADJUSTABLE DROPOUT) RAPT 2.1/RAPT 2.2 19

IV- MANTENIMIENTO — 19
1 CALENDARIO DE MANTENIMIENTO 19
2 LIMPIEZA Y LUBRICACION 20
3 PIEZAS DE DESGASTE 21

V- GARANTIAS Y SERVICIO POST VENTA — 21

CASTELLANO

1 LA CONCEPCIÓN

Para su mayor satisfacción, el departamento de estudio de las Bicicletas Lapierre tiene en cuenta todas sus observaciones y sus exigencias constantemente. Los corredores de nuestro equipo BTT, el team Lapierre International, lo mismo que los profesionales del equipo ciclista “Française des Jeux” nos benefician igualmente con sus experiencias en la competición de alto nivel. Todos los sectores están estudiados con el fin de no dejar ninguno al azar. Geometrías, conceptos técnicos, materiales... todo es estudiado cuidadosamente por nuestro equipo de Búsqueda y Desarrollo, con el fin de procurarle comodidad y rendimiento, ya sea en el dominio del BTT o de la carretera.

Para cada bicicleta correspondiente a un dominio de utilización particular, los equipos son seleccionados minuciosamente para aumentar la robustez, la longevidad, los rendimientos de su bicicleta, pero también para ofrecerle una comodidad de utilización óptima.

Es este estado de ánimo el que nos anima diariamente para ofrecerles la mejor montura. A este título, las Bicicletas Lapierre privilegian la construcción artesanal. Cada una de nuestras creaciones es montada individualmente, verificada y firmada por el especialista correspondiente.

Nuestras bicicletas están adaptadas a las exigencias de seguridad descritas en las nuevas normas europeas siguientes:

- **EN14764** : «Bicicletas utilizadas sobre la vía pública»
- **EN14765** : «Bicicletas para niño»
- **EN14766** : «Bicicletas todo terreno»
- **EN14781** : «Bicicletas de carrera»

Al hacer su adquisición, hace la compra de una bicicleta de calidad a la cual le hemos dado todo nuestro cuidado y nuestro saber hacer. Agradecemos la confianza puesta en nuestra marca y le deseamos un buen y largo camino a nuestro lado.

Las bicicletas Lapierre están desarrolladas para conseguir rendimientos óptimos en las condiciones específicas de utilización. Las bicicletas Lapierre pueden clasificarse en diferentes categorías según el empleo para el que son concebidas. El incumplimiento de las condiciones de utilización de la bicicleta puede suponer un riesgo para el usuario.



ATENCION

LEA ATENTAMENTE ESTE MANUAL ANTES DE UTILIZAR POR PRIMERA VEZ SU BICICLETA. PARA EL REGLAJE Y MANTENIMIENTO DE ALGUNOS COMPONENTES ES NECESARIO LLEVAR ESTE MANUAL EN SU BICI.



ATENCION

PARA SU SEGURIDAD

LLEVAR LAS PROTECCIONES

NECESARIAS EN FUNCIÓN

DE LA PRÁCTICA.

LLEVAR SIEMPRE LAS PRENDAS ADECUADAS Y

HACERSE VER POR LOS AUTOMOVILISTAS.

LLEVAR CASCO ES ACONSEJABLE SIEMPRE

EN CASO DE CAÍDA, HACER UNA REVISIÓN COMPLETA DE LA BICICLETA.

SI DETECTA UN PROBLEMA, NO UTILICE LA BICICLETA ANTES DE SER REPARADA.

HACER UNA VERIFICACIÓN DE SU BICICLETA ANTES DE CADA UTILIZACIÓN.



Ilustración no contractual

2 DEFINICIONES

CUADRO

1- Tubo superior
2- Tubo diagonal
3- Tubo de sillín
4- Tubo de dirección
5- Bases
6- Tirantes Traseros
7- Caja de pedalier
8- Horquilla, (con suspensión o rígida según tipo de bicicleta)
9- Amortiguador trasero (sobre BTT suspensión exclusivamente)

TRANSMISIÓN

10- Cambio delantero/trasero
11- Bielas
12- Platos
13- Cadena
14- Cassette
15- Pedales (según versión)
16- Pata de cambio

RUEDAS

17- Bujes delantero/trasero
18- Radios
19- Llantas delantera/trasera
20- Neumáticos (con o sin cámara de aire en función de los modelos de bicicletas)
21- Válvulas
22- Cierres rápido
23- Frenos delantero/trasero (de disco o con zapatas según modelo de bicicletas)

PERIFÉRICOS

24- Manillar
25- Potencia
26- Manetas de freno
27- Manetas de Cambio
28- Puños
29- Cables
30- Fundas
31- Sillín
32- Cogida de sillín
33- Tija de Sillín
34- Abrazadera de sillín
35- Juego de dirección



Carretera : Manillar curvado o manillar triatlón, freno de mandíbula, rueda de 700c con los neumáticos de 20 o 25c. Condición de utilización 1



Road cruiser : Semejante a la bicicleta de carretera pero con un manillar plano. Condición de utilización 1



Ciudad : Manillar curvado, rueda de 26 pulgadas, equipada con portaequipaje y alumbrado fijo. Condición de utilización 1



VTC-Trekking : Manillar plano, rueda de 700 con los neumáticos de 32 o 35c. Condición de utilización 2



BTT cross-country : Manillar plano o semi-elevado, ruedas 26'' con neumáticos anchos, freno V-brake o disco. Suspensión delantera o doble suspensión ligera. Condición de utilización 3



BTT Free-ride, Enduro, DH, Dirt : Neumáticos anchos, manillar elevado, suspensión gran recorrido. Para una utilización más agresiva. Todos estos modelos tienen los cuadros reforzados. Condición de utilización 4.

Restricción de utilización :

La utilización de su bicicleta fuera de las condiciones de empleo descritas a la derecha, puede suponer un deterioro de la bicicleta o de alguna de sus piezas. Nuestras bicicletas están concebidas para resistir el peso de una persona de 100kg. La utilización de nuestras bicicletas por una persona cuyo peso sea superior a 100kg supondría restricciones en la garantía.



CONDICIÓN 1

UTILIZACIÓN SOBRE UNA SUPERFICIE ASFALTADA DONDE LOS NEUMÁTICOS ESTÉN EN CONTACTO CON EL SUELO.



CONDICIÓN 2

INCLUYE LAS CONDICIONES DE UTILIZACIÓN 1 PERO TAMBIÉN LA UTILIZACIÓN SOBRE SUPERFICIES DE GRAVILLA O CAMINOS POCO ACCIDENTADOS DONDE LOS NEUMÁTICOS ESTÉN EN CONTACTO CON EL SUELO.



CONDICIÓN 3

INCLUYE LAS CONDICIONES DE UTILIZACIÓN 2 PERO TAMBIÉN LA UTILIZACIÓN EN TODO-TERRENO DONDE LOS NEUMÁTICOS PUEDEN PERDER MOMENTÁNEAMENTE EL CONTACTO CON EL SUELO. NO DE SALTO.



CONDICIÓN 4

TODAS LAS CONDICIONES DE UTILIZACIÓN

3 SEGURIDAD Y CONDUCTA

Cuando tomáis posesión de una bicicleta Lapierre, ésta ha sido preparada y verificada por nuestro distribuidor exclusivo. Después de un pequeño período de rodaje, es aconsejable visitar a su distribuidor especializado para que finalice los últimos pequeños reglajes, como la tensión de cables, la comprobación de los frenos y de la dirección, Si alguna cosa le parece anormal a lo largo de este período, no dude en indicárselo al distribuidor.

Éste que tiene la confianza total de nuestra sociedad, es completamente apto para operar sobre nuestras últimas novedades y dispone de herramientas específicas esenciales para ciertas intervenciones delicadas. Conoce todos los reglajes necesarios que debe efectuar para que su bicicleta tenga un buen rendimiento. Sin embargo, si prefiere hacer estas operaciones Usted mismo, encontrará nuestros consejos en este manual.

Como todos los deportes de movimiento, el ciclismo conlleva riesgos de caídas que tienen por consecuencia heridas más o menos graves que pueden ser también fatales. Es aconsejado vivamente llevar un equipo de seguridad apropiado, como un casco homologado, guantes, etc. Cuando este sobre una bicicleta, asume la responsabilidad de este riesgo. Así pues debe conocer y aplicar las reglas de una utilización responsable a su bicicleta para rodar con toda seguridad.

• Efectuar siempre una comprobación completa de su bicicleta antes de rodar (apriete del manillar, de la potencia, del sillín, de las ruedas, de los frenos....) Por otro lado, es aconsejado vivamente establecer y respetar un calendario de revisiones periódicas. Este último estará determinado con arreglo a la frecuencia de salidas, del kilometraje efectuado, de vuestro estilo de práctica, lo mismo que del terreno encontrado. No dude en solicitar consejo a su distribuidor exclusivo para determinar sus necesidades.

• Sobre carretera, tome las medidas necesarias para hacerse visible ante los automovilistas cuando las condiciones meteorológicas lo impongan. Utilice equipos de alto poder reflectante y luminoso para señalar su presencia. Respete el código de circulación en toda circunstancia para no ponerse en peligro.

• No se sobreestime (sobre todo en las disciplinas extremas como la free-ride). Ciertos riesgos pueden ser minimizados por una práctica progresiva al entrenamiento que participará en el desarrollo de su capacidad.

• Cuando ruede sobre la vía pública, debe someterse a las exigencias nacionales del código de circulación vigente en el país en que se encuentre.

Para sacar el mejor partido a los rendimientos de su bicicleta, debe ajustar ciertos reglajes antes de lanzarse por primera vez. Estos reglajes le garantizan una mejor comodidad, una fiabilidad máxima, y sobre todo un aumento sensible del rendimiento.



1 POSICIÓN DE CONDUCCION

1.1 ALTURA DEL SILLIN

Cada cuerpo humano es único, lo que significa en la práctica que la relación entre las partes inferiores y las partes superiores del cuerpo pueden variar varios centímetros en dos individuos de corte idéntico. Si el sillín es demasiado alto, tendrá que efectuar un movimiento de vaivén sobre el sillín para que sus pies alcancen los pedales dejando las vértebras dorsales doloridas. Inversamente si el reglaje es demasiado bajo, arriesgáis a tener progresivamente dolores tendinosos en las rodillas.

Un pequeño "truco" le permitirá determinar rápidamente si esta sentado a la altura correcta :

Coloque la biela en el prolongamiento del tubo de sillín y poniendo el talón (pie desnudo) sobre el pedal. La finalidad es tener la pierna estirada, sin que para ello haya tenido que contonearse.

Cuando levante la tija de sillín, atención nunca pase el límite marcado por la inscripción « INSER MINI» o « STOP» generalmente grabado sobre la parte baja del tubo. ¡Va en ello su seguridad! Si rueda cuando esta marca esta visible, puede alterar definitivamente su tubo e incluso romper también el cuadro (causando la anulación de la garantía).



NUNCA SOBREPASAR EL LÍMITE DE SALIDA DE LA TIJA DE SILLÍN INDICADA POR LA INSCRIPCIÓN «INSER MINI» O «STOP.» VA EN ELLO SU SEGURIDAD, LO MISMO QUE LA FIABILIDAD DE SU BICICLETA.

Este reglaje puede realizarse con la ayuda:

- De un perno clásico.
- De un perno hexagonal hueco (en este caso siempre actuar sobre el tornillo del lado derecho del cuadro).
- De un blocaje rápido: en este caso, colocar la palanca a 90 grados respecto al eje del tubo superior de la bicicleta para atornillar la tuerca opuesta, luego doblar la palanca para bloquear el conjunto.

1.2 POSICIÓN DEL SILLIN

Cuando ruede con un sillín nuevo, es posible sentir una ligera incomodidad hasta que se acostumbre con el

CASTELLANO



ATENCION

RESPETAR LAS INDICACIONES DE APRIETES DE LOS DIFERENTES ELEMENTOS PUES VA EN ELLO SU SEGURIDAD.

ANTES Y DESPUÉS DE CADA SALIDA, BUSCAR EVENTUALES VIBRACIONES O HOLGURAS SOBRE EL CONJUNTO DE SU BICICLETA, PUES UNA HOLGURA IMPORTANTE ES A MENUDO SIGNO DE UN MAL APRIETE O DE UN DESGASTE IMPORTANTE DE UNA PIEZA.

tiempo. En cambio, una mala posición de sillín puede provocar irritaciones diversas o dolores.

Para evitar este tipo de problema, es aconsejado generalmente regular el sillín en horizontal. Esta inclinación puede ser ajustada con arreglo a la morfología de cada uno. El segundo reglaje consiste en ajustar el retroceso de sillín con objeto de tener una buena posición de pedaleo y un buen erguimiento de la espalda.

El sillín debe ser apretado suficientemente de modo que no pueda moverse más.

1.3 REGLAJE DEL MANILLAR

El manillar esta compuesto de la potencia, las manetas de freno y de cambio así como de los puños.

En el caso de una potencia con prolongaciones, para ajustar la altura, hace falta :

1 - En primer lugar, desbloquear la potencia destornillando algunas vueltas de tornillo la parte superior y golpetear ligeramente sobre ésta para desencajar el cono.
2 – Después ajustar libremente la altura de su potencia cuidando no sobrepasar el límite de inserción (cf. advertencia) grabado sobre la prolongación de la potencia. Cuando lo revise respetar el par de apriete preconizado (P 12)) y respetar la alineación de la potencia y de la rueda delantera.

En el caso de una potencia A-head, le aconsejamos dirigirse a un especialista quien podrá ajustar su potencia sin retirar los distanciadores.

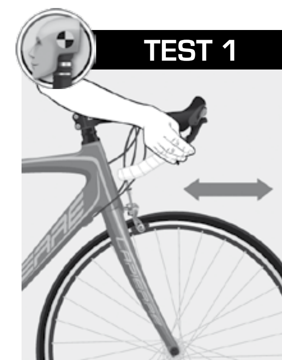
Antes de rodar, inmovilice la rueda con sus rodillas y trate de hacer girar de derecha a izquierda el manillar para asegurarse que la potencia no se mueve. Debe estar inmóvil con relación a la horquilla

Para su seguridad, le invitamos a regular su posición de pilotaje con objeto de llegar fácilmente a las manetas de freno y de cambio.
Para BTT: Las manetas deben encontrarse en el eje de los antebrazos cuando el ciclista esta en posición sobre su bicicleta (sentado sobre el sillín y brazos extendidos)
Para las bicicletas de Carretera: de manera general, la parte inferior del manillar debe ser horizontal.

Advertencia: la potencia (con prolongador) lleva una marca «STOP» o «INSERT MINI» que indica el límite de hundimiento mínimo del prolongador en el pivote de horquilla. Si esta marca es visible, la horquilla se puede romper (causando la anulación de la garantía) y su seguridad podría estar en juego. En el caso de un modelo con potencia «A-head», verificar que los tornillos de fijación de la potencia estén apretados correctamente.

1.4 EL JUEGO DE DIRECCIÓN

El juego de dirección se compone de dos rodamientos y cazoletas colocadas en cada extremidad del tubo de dirección. La gama de bicicletas Lapierre lleva dos tipos de juegos de dirección, a saber el juego de dirección clásica, (cuando el pivote de la horquilla es mantenido por una tuerca que permite reglar los juegos en la dirección) o A-head, (cuando el reglaje del juego se hace por el capuchón que se encuentra sobre la parte superior de la potencia).



Cuando las salidas son más intensas, el juego de dirección es sometido a una ruda prueba, y es posible que este último tome holguras. Atención, el hecho de rodar con holguras en la dirección puede deteriorar incluso su juego de dirección y el cuadro.

Existen dos test simples, a efectuar antes de empezar su salida.

TEST 1- Freno delantero apretado, intente desplazar la bicicleta de adelante hacia atrás, e inversamente. Observara inmediatamente la presencia de una holgura importante o no.



TEST 2- Haga rebotar la rueda delantera de su bicicleta, oirá entonces únicamente una palmada en presencia de una holgura significativa en la dirección. Atención, no tenga en cuenta los ruidos adicionales, como el de los cables que vienen a pegar sobre el cuadro o los de los radios.

Existe todavía otro modo de descubrir holgura en la dirección: la rueda delantera levantada del suelo, girad suavemente el manillar de derecha a izquierda. El movimiento se parará de modo indeciso en la posición extrema.

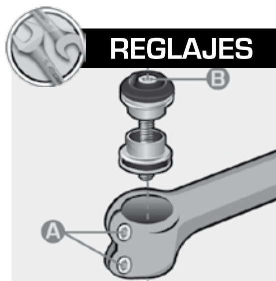
Una vez comprobado que tenga holgura en la dirección, actuar de la siguiente manera:

A - Para un juego de dirección clásico.

1- Destornillar la contratuerca.
2- Apretar la cazoleta superior manteniendo la horquilla de su bicicleta.
3- Apretar hasta la desaparición de la holgura
4- Controlar de nuevo la holgura en la horquilla. Esta última debe poder girar con soltura.
5- Bloquear la contratuerca, manteniendo la cazoleta superior.
6- Controlar de nuevo la dirección, debe quedar flexible.

Para este reglaje, utilizar sólo las llaves delgadas. ¡Atención! No utilicéis llaves planas corrientes para evitar estropear la contratuerca lo mismo que la cazoleta superior.

CASTELLANO

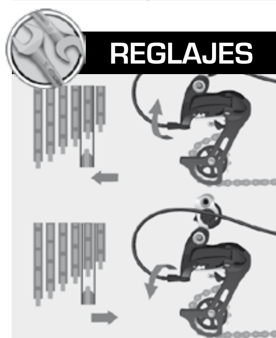


B - Para un juego de dirección A-head.

Para reglar un juego de dirección A- head, una llave BTR basta.

1- Destornillar el tornillo, (A), de la potencia.
2- Atornillar luego el tornillo (B) en el capuchón hasta la desaparición de la holgura.
3- Controláis que la holgura en la horquilla no está presente. Debe poder girar con soltura.
4- Apretar el tornillo, (A), de la potencia.

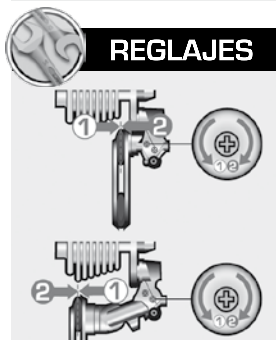
2 REGLAJES



2.1 CAMBIO TRASERO

Este es parte de los componentes más importantes de su bicicleta. Utilizado constantemente, debe ser reglado precisamente para garantizar un funcionamiento optimo lo mismo que una duración de vida aumentada. En caso de dudas sobres estos reglajes dirigirse a su especialista. El dispone de la experiencia y de un saber hacer inigualable en la materia.

Para disminuir al máximo toda resistencia o todo desgaste anticipado del sistema, es conveniente alinear lo mejor posible la cadena, las guías, los piñones…
Normalmente todas estas operaciones han sido efectuadas antes de la entrega de la bicicleta y no debería, por consiguiente, tener que hacerlas Usted mismo. De todas formas si Ud. esta interesado en intervenir directamente sobre el reglaje de su cambio trasero, rogamos siga los puntos siguientes



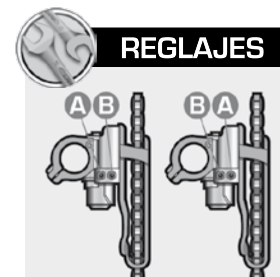
1-Destornillar el aprieta-cable al nivel del cambio de modo que este último quede libre.
2-Ajustar el tope alto y el tope bajo siguiendo el esquema de al lado.
3-Extender el cable tirando hacia arriba e inmovilizar por medio del aprieta-cable sobre el cambio. Para ajustar la tensión de cable, podéis utilizar la tuerca moleteada al nivel del cambio y/o al nivel de la maneta.

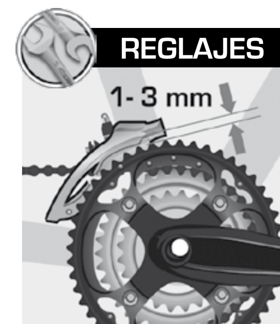
Atencion: si a pesar de estas recomendaciones no llegarais a hacer funcionar vuestra indexación correctamente, dirigirse a su especialista de modo que éste compruebe los diferentes elementos de reglaje lo mismo que la pata de cambio .

2.2 CAMBIO DELANTERO

El cambio delantero ha sido reglado antes de la entrega de su bicicleta, no deberíais intervenir directamente.
Si en un caso excepcional necesita reglar el cambio delantero, rogamos seguir los puntos siguientes :

1- Posición
El cambio delantero esta mantenido por un tornillo sobre una abrazadera fija al cuadro. Destornillando este tornillo, el cambio puede ser desplazado hacia arriba o hacia abajo.
Para que el cambio delantero este en la posición óptima, la horquilla exterior debe estar situada entre 1mm y 3 mm por encima del plato grande y estar en paralelo con este último. En cuanto hayáis ajustado la posición del cambio delantero, podéis apretar el tornillo de fijación. Atención respetar el par de apriete (P 12) Como para el cambio trasero, es posible reglar la posición máxima, (A) y mínima (B) por medio del tornillo de reglaje de los topes de retención.
2- Reglaje de los topes de retención y tensión de cable
Poner la cadena sobre el plato inferior y sobre el piñón más grande . Con la ayuda del tornillo de tope bajo, regláis la horquilla interior del cambio de modo que ésta este a una distancia comprendida entre 0,5 mm y 1mm de la cadena. Tirad sobre el cable del cambio para tensar, bloqueadlo luego correctamente. El reglaje es óptimo cuando la cadena no toca nunca la horquilla del cambio.





NOTA : En ciertos casos de utilización de un triple plato SHIMANO sobre una bicicleta de carretera, puede beneficiarse con una muesca de rectificación (½ muesca) que permite ajustar la posición del cambio delantero de manera que éste no toque la cadena cuando esta última este sobre las posiciones extremas de la cassette. El sistema dispone pues de 3 platos pero de 4 muescas al nivel de la maneta.

¡Importante! Para una buena utilización de los elementos de la transmisión, hay que cuidar «no cruzar» la cadena, como se muestra sobre el esquema adjunto.



2.3 FRENOS
Existen diferentes tipos de frenos utilizados en el mercado :
- Los frenos con tiro lateral antes utilizados sobre las bicicletas de carretera.
- Los frenos con tiro central.
- Los frenos V-brakes.
- Los frenos hidráulicos.
- Los frenos con discos hidráulicos.

El conjunto de las bicicletas Lapierre es montado de la manera siguiente : la maneta izquierda corresponde a la utilización del freno delantero y la maneta derecha corresponde a la utilización del freno trasero.

El reglaje de los frenos con tiro lateral se realiza actuando sobre el tope de retención regulable situado sobre el estribo del freno. Se tensa el freno girando la tuerca moleteada en el sentido directo (sentido contrario a las



ATENCION

CON LLUVIA LAS DISTANCIAS DE FRENADO SON MÁS LARGAS.

agujas de un reloj). Para los cantilever, girad el tope de retención de vaina situado sobre la maneta de freno. Actuar del mismo modo para los frenos V-brakes, dejad sólo 1mm entre las zapatas y la llanta, contra 2mm para los dos tipos de frenos anteriores. El reglaje de los frenos de discos hidráulicos es automático. Para garantizar una duración de vida máxima de los órganos de frenado, evitar toda contaminación de las pastillas y del disco, con sustancias grasientas. En caso de preguntas o de dudas, dirigirse siempre al apartado de frenos o a su distribuidor.

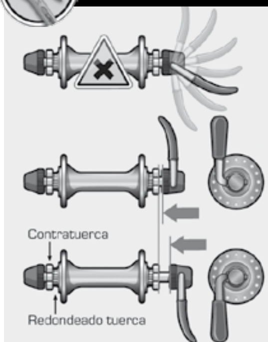


ATENCION

COMPROBAR SIEMPRE LA CORRECTA PRESIÓN DE LAS RUEDAS ANTES DE CADA SALIDA.



REGLAJES



2.4 RUEDAS

La industria del neumático ha participado activamente en el desarrollo reciente de los modelos de bicicletas destinados a utilizaciones particulares. Los neumáticos para el montaje de su bicicleta LAPIERRE, han sido escogidos después de una selección rigurosa e intensa. Para poder aprovecharlos todo el tiempo posible, se aconseja tener en cuenta sus características particulares.

El mantenimiento de un neumático necesita:

- Un fondo de llanta en buen estado y llantas sanas.
- La colocación de un poco de talco de vez en cuando sobre la cámara y el interior del neumático.
- Una presión correcta. Para ello, regirse por los datos de utilización inscritas sobre el costado del neumático. No necesita inflar el neumático al valor máximo indicado, pero siempre con arreglo al nivel de confort/ rendimiento que desea.
- Quitar regularmente los eventuales cuerpos extraños incrustados en la superficie del neumático.

En cambio, están prohibidas:

- La entrada en contacto con la gasolina, el aceite o la grasa.

- Una exposición alargada al sol directo o a una fuente de calor seco.

Ciertos modelos de neumático llevan unos dibujos específicos que engendran un sentido de rotación forzado. Respetad este sentido, como indica la flecha sobre el costado .

3 RECOMENDACIONES DIVERSAS

1- PAR DE APRIETES

- Potencia clásica con prolongaciones 20Nm
- Manillar sobre potencia clásica 25Nm
- Potencia A-head juego 10Nm sobre el pivote - 5Nm sobre el manillar

CASTELLANO

- Cables de frenos 6-8Nm
- Zapatas de frenos 6-8Nm
- Manetas de frenos 6-8Nm
- Cambios 8-10 Nm
- Manetas de cambios 5 Nm
- Tuercas de rueda 20 Nm
- Cogida de sillín 15 Nm
- Cambio Delanteros 5-6 Nm

2- HORQUILLAS TELESCÓPICAS

Su horquilla telescópica necesita un mantenimiento muy preciso, y de un rigor extremo, con arreglo a los diferentes modelos seleccionados por Bicicletas Lapierre. Para eso es imperativo dirigirse al manual del fabricante. Este órgano esta sometido continuamente a coacciones, limpiar siempre las prolongaciones después de cada utilización. Inspeccionar también el estado de las juntas que garantizan la buena marcha de las horquillas y sobre todo su fiabilidad. La lubricación y el vaciado de la horquilla se efectúan con arreglo a las recomendaciones del fabricante, (para ello consultar el manual del fabricante). Estas operaciones son para confiar a los especialistas que disponen de herramientas y las competencias necesarias para llevarlas a buen término

III- MODELOS PARTICULARES

1 MODELOS CARBONO

Estos modelos son la punta de la búsqueda Lapierre ; disponéis así de un cuadro de alta tecnología. Debéis respetar algunas consignas, para asegurar una gran longevidad, lo mismo que una eficacia constante.

- Estar a la escucha de vuestra bicicleta.
- Mantener regularmente la bicicleta.
    - Hacer visitas de control periódico en vuestro distribuidor.
    - En caso de accidentes, controlar por vuestro distribuidor habitual.
    - Atención no utilizar grasa en vuestro tubo de sillín : ciertas grasas pueden ser nocivas para la resina y deteriorar esta última.

Durante las salidas de invierno, es imperativo limpiar su bicicleta después de cada salida para que la sal no ataque el barniz de los cuadros y de los periféricos.



ATENCION

NO RODAR NUNCA CON EL AMORTIGUADOR Y LA HORQUILLA, (SEGÚN LOS MODELOS), EN POSICIÓN DE BLOQUEO CONSTANTEMENTE, PUES PUEDE HERIRSE EN LAS BAJADAS, Y PUEDE DESGASTAR PREMATURAMENTE SU BICICLETA.

SE ACONSEJA BLOQUEARLAS ÚNICAMENTE EN ALGUNOS MOMENTOS O CUANDO EL TERRENO SE PRESTA PARA ELLO.

CASTELLANO

2 TECNIC FS

Con el fin de alargar al máximo, he aquí algunos consejos de reglaje :

1- Regular correctamente vuestra posición de pilotaje.
2- Elija una presión de neumático apropiada a las condiciones climáticas y al terreno practicado. Consultar los consejos de inflado indicados sobre los neumáticos.
Si busca la comodidad y la motricidad, optar por una presión floja. En cambio, inflar más sus neumáticos si busca rendimiento y nerviosismo además de evitar riesgos de pinchazos. Una presión aproximada de 2 bares constituye una base de reglaje adecuada para una persona con un peso medio de 75 kg.
3- Reglaje de SAG en el amortiguador. (SAG: hundimiento del amortiguador cuando el piloto monta sobre la bicicleta.)



ATENCION

JAMÁS SOBREPASAR LA PRESIÓN MÁXIMA ACEPTADA POR EL AMORTIGUADOR. SIEMPRE HAY QUE DIRIGIRSE AL MANUAL DEL AMORTIGUADOR PARA VERIFICACIÓN Y PARA LOS PERIODOS DE MANTENIMIENTO SEGÚN SU USO.

JAMÁS DESMONTAR EL CUERPO DEL AMORTIGUADOR, LA PRESIÓN ES MUY ELEVADA Y PODRÍA HERIRLE.

SI TIENE ALGUNA DUDA O PREGUNTA, SIEMPRE ACUDA A SU DISTRIBUIDOR MÁS CERCANO.

Para un rendimiento óptimo de la suspensión, es necesario reglar el SAG y la velocidad del rebote en función de su peso y de su práctica. El reglaje medio del SAG se situa alrededor de 20-30% de hundimiento de la tija de amortiguador ; es decir entre 10 a 15 mm para las Tecnic F.S. Se puede ayudar de la pequeña junta montada sobre la tija para arreglarlo.

En estacionamiento (apoyarse ligeramente en un muro por medio del codo facilita la operación), sentado sobre la bicicleta con su equipo, debe brincar sobre el sillín y pues debe posicionar la junta junto al cuerpo del amortiguador.
Entonces, debe bajar con delicadeza de la bici para evitar comprimir la suspensión.
Medir la distancia entre la junta y el cuerpo del amortiguador, esta distancia es lo que llamamos el SAG que debe situarse entre los 10 y 15 mm sobre las Tecnic FS.
Con arreglo a los efectos que busca, puede jugar sobre este reglaje. Si busca más rendimientos, sensaciones, y manejabilidad, opte por un hundimiento de alrededor del 20%, es decir de 10 mm. Al contrario, si busca más comodidad y una práctica más centrada en descenso, opte para un hundimiento de alrededor del 30% (15mm).

La velocidad del rebote se debe adaptar a sus condiciones de práctica. Cuanto más se deforma el terreno, más debe acelerarlo, cuanto más se alisa, más puede reducir la velocidad.

No dude en pedir consejos a su distribuidor para estos reglajes importantes.

Para arreglar el rebote, la Tecnic FS700 tiene una maneta roja que tiene que apretar para reducir la velocidad, y aflojar para acelerarla.

La Tecnic FS900 tiene una palanca roja que regula el rebote y permite también bloquear el amortiguador. Además, dispone de un pequeño tope de color dorado que permite conservar el reglaje inicial después del bloqueo del amortiguador. Este tope actua sobre el reglaje inicial del rebote y tiene que estar regulado según su peso y su práctica.

Para más detalles sobre este reglaje y sobre el mantenimiento del amortiguador, puede remitirse al manual de utilización del fabricante entregado con su bici.

¡Atención! Nunca sobrepasar las presiones máximas indicadas sobre el amortiguador.

3 FPS2 (X-CONTROL)

El sistema FPS (Full Power Suspensión), ha sido basado sobre una posición de equilibrio, es necesario efectuar un reglaje de la presión en el amortiguador trasero con el fin de obtener un redimiento óptimo. Para ello, las bicicletas FPS2 disponen de un indicador de reglaje sobre el brazo trasero.

Pasos a seguir :
1. Sentado sobre la bicicleta, pies sobre los pedales y manos sobre el manillar, (apoyarse ligeramente en un muro por medio del codo facilita la operación).
2. Una vez en equilibrio, debe hacer coincidir el indicador con la posición de equilibrio.

Para esto, dos posibilidades, :
- Si su indicador esta situado entre las posiciones « zéro » y « min », hace falta disminuir la presión.
- Si su indicador esta situado entre « zéro » y « max », hace falta aumentar la presión. Para ello se recomienda una bomba alta presión .

¡Atención! : No sobrepasar 200 psi o 14 bars máximo y no introducir impurezas durante el reglaje.

Para finalizar el reglaje, puede brincar sobre el sillín y comprobar la posición de descanso o controlar rodando sobre llano que el indicador este bien frente al « zéro .» ¡Atención sin embargo a los efectos de óptica y a los vehículos que vienen en sentido inverso !

CONSEJOS DE UTILIZACIÓN
Si desea más recorrido negativo, puede desinflar un poco el amortiguador para tener todavía más comodidad y motricidad o si « practica » sobre terrenos muy accidentados.







ATENCION

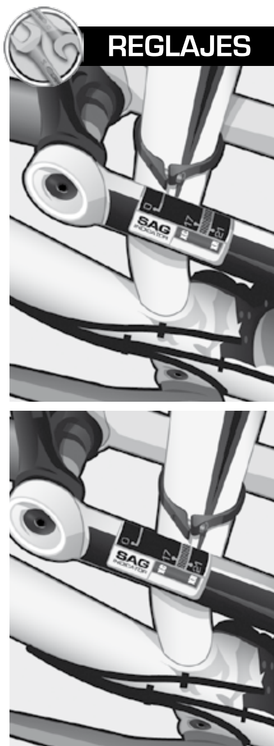
JAMÁS SOBREPASAR LA PRESIÓN MÁXIMA ACEPTADA POR EL AMORTIGUADOR. SIEMPRE DIRIGIRSE AL MANUAL DEL AMORTIGUADOR PARA VERIFICAR Y PARA LAS FRECUENCIAS DE MANTENIMIENTO .

JAMÁS DESMONTAR EL CUERPO DEL AMORTIGUADOR, LA PRESIÓN ES MUY ELEVADA Y PODRÍA RESULTAR HERIDO.

EN CASO DE DUDA O CUALQUIER PREGUNTA, SIEMPRE DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO.

El indicador se encontrará entonces entre las posiciones «zéro» y «max.» , (Para el X-Control : atención de no apartarse más de un milímetro de la posición «zéro»). La eficacia anti-vaivén se vera entonces ligeramente reducida pero será siempre superior a la de una suspensión clásica.

Al contrario, no hay ningún interés en inflar el amortiguador más de lo necesario.



En cambio, tener cuidado de no dirigir el lanzamiento de un limpiador de alta presión hacia los rodamientos de la bicicleta (dirección, ruedas, pedalier…) Un cepillo colocado en la punta de lanzamiento es la mejor solución para limpiar su BTT.
Si tiene la costumbre de rodar en regiones cenagosas, le aconsejamos proteger el amortiguador con un manguito de neopreno.

4 OST - ZESTY/SPICY/FROGGY

Nuestra nueva tecnología OST (Optimized Suspension Tecnology) nacida del sistema FPS2 pero más optimizada para los largos recorridos, se beneficia, como en todo FPS2, de un indicador que permite regular el hundimiento inicial (SAG) de manera óptima para una eficacia máxima. El indicador se encuentra al lado izquierdo de la bicicleta, a la altura de los tirantes. La escala de hundimiento es de 15 a 19 mm para la Zesty, de 17 a 21 para la Spicy y de 21 a 25 mm para la Froggy.

El modo de reglaje es el mismo para estas bicicletas según el siguiente detalle:

1 : Verifique que el indicador está enfrente del “zero” cuando no hay nadie sobre la bicicleta. Si es necesario, ajuste la posición de la flecha roja.

2 : Siéntese sobre la bicicleta, con los pies sobre los pedales y las manos sobre el manillar (apóyese ligeramente contra una pared con la ayuda del codo para facilitar la operación).

3 : Una vez en equilibrio, debe hacer coincidir la flecha roja con la zona de reglaje. Esta zona tramada se sitúa entre 15 y 19 mm para la Zesty, entre 17 y 21 para la Spicy y entre 21 y 25 para la Froggy.

Si el indicador está fuera de la zona tramada cuando usted está montado sobre la bicicleta es suficiente con:

- Aumentar la presión de aire en el amortiguador con la ayuda de una bomba de alta presión o aumentar la tensión del muelle para los amortiguadores con muelle.

- Disminuir la presión de aire para los modelos de aire o disminuir la tensión del muelle para los amortiguadores con muelle.

Datos especificos para los modelos Zesty y Spicy :
- 15 mm de hundimiento para la Zesty y 17 mm para la Spicy corresponden a una utilización más orientada al Cross Country (XC) con un ángulo sillín más rectificado y una suspensión más dura, devolviendo mayor información procedente del terreno.

- 19 mm de hundimiento para la Zesty y 21 para la Spicy, corresponden a una posición mayor "Enduro" (XR). Los ángulos serán un poco más inclinados para dar una posición más sobre la parte trasera y la suspensión será más flexible.

Para la Froggy :
- Puede regular el SAG de referencia entre 21 y 25 según su práctica, el tipo de terreno y en función del perfil más o menos descendente de su circuito.

- Para las Froggy que disponen de un regulador de presión en la botella adicional, debe dirigirse al manual específico y respetar los valores indicados por el fabricante (8,5 a 13 bars para los amortiguadores FOX DHX) Para su información, si esta presión se elevara, mayor sería el control de la compresión. Una presión elevada es recomendable si usted desea hacer saltos importantes.

Referente al mantenimiento de su amortiguador así como para los reglajes hidraulicos y afinados de su amortiguador, no dude en remitirse a el manual del fabricante entregado con su bici.

Recomendaciones :

Para el mantenimiento de su amortiguador, así como para los reglajes hidráulicos y detalles de su amortiguador, debe dirigirse al manual del fabricante que se entrega con su bicicleta. Para perfeccionar el reglaje, puede hacer fuerza sobre el sillín para verificar la posición de carga, no es necesario hacer el reglaje cuando lleve equipo (mochila, casco, etc...).



ATENCION

LAPIERRE NO PUEDE SER CONSIDERADO RESPONSABLE DE TODO INCIDENTE OCASIONADO POR LA PRÁCTICA PELIGROSA O NO ADAPTADA A LA COMPETENCIA DEL CICLISTA ASÍ COMO A LA UTILIZACIÓN ABUSIVA DE LA BICICLETA.



Fig.1

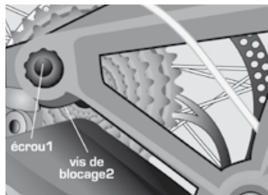


Fig.2

Spicy, Froggy : Guía de instalación del eje 12 QR

1 : Insertar el buje trasero en los alojamientos previstos para esto en las patas de la parte trasera.

2 : Insertar el eje 12QR en la pata, del lado izquierdo de la bici, y deslizarlo completamente atravesando el buje hasta la tuerca del eje en la otra pata trasera de la bici.

3 : Enroscar el eje 12QR en su tuerca en 5/6 vueltas completas y cerrar la palanca. Cuando la palanca está cerrada debe estar posicionada como en la figura 1, paralela a las bases, si no es así, debe ajustar su posición con la tuerca 1 situada en la pata derecha.

4 : Ajuste de la posición de la palanca: Aflojar el tornillo de blocaje de tuerca 2 (Fig. 2) situado bajo la pata derecha con una llave BTR 2 mm. Ajustar con la mano la posición de la tuerca hasta poner la palanca del eje 12QR en su posición normal (ver figura 1).

Apretar el tornillo de blocaje de tuerca para mantenerla en su posición.

5 DH-920 REGLAJE DEL AMORTIGUADOR FOX DHX RC4/MUELLE



ATENCION

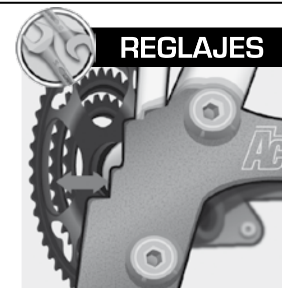
CON EL FIN DE PROLONGAR LA VIDA DE SU BICICLETA ES IMPRESCINDIBLE HACER UN MANTENIMIENTO REGULARMENTE.

Existen varios reglajes posibles sobre este amortiguador. Le aconsejamos leer atentamente el manual de utilización de FOX.

Primero debe regular la precarga del muelle. En general, un SAG (Esfuerzo del amortiguador cuando se encuentra encima de la bici) comprimido entre 22 y 30 mm da un buen resultado. Puede ser necesario variar la rigidez del muelle, los reglajes no pueden ser efectuados correctamente en origen.

La presión de aire en la cámara gestiona las opciones de reglajes de la compresión, esta debe estar comprendida entre 8.5 y 13 bars. Se pueden afinar los reglajes con el mando azul «Pro Pedal», y la compresión al final de la carrera, permitiendo reducir el volumen de aire de esta cámara.

El reglaje del control de rebote, cuando se hace, se efectúa con el mando rojo.



6 ACS – REGLAJE DEL SISTEMA GUÍA CADENA

Este sistema permite reducir el riesgo de blocaje de la cadena entre las bases y las coronas. La placa ACS está atornillada bajo las bases del cuadro con la ayuda de cuatro orificios oblongos (alargados). Esto permite un reglaje de la posición de la placa.

Ésta debe estar posicionada lo más próximo posible de los platos como se indica en el esquema siguiente. Atención de no poner en contacto la placa ACS con los dientes del pedalier u otras partes móviles. El alejamiento de la placa con relación a los dientes provocaría un riesgo de blocaje de la cadena.



7 CAMBIO DEL ÁNGULO DE DIRECCIÓN/ DH 2011

CASTELLANO

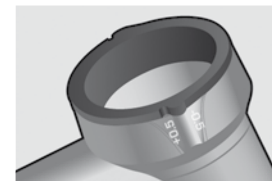
Seguir estos pasos :

1- Extraer las cazoletas excéntricas LAPIERRE.

2- Girar las dos cazoletas ½ vuelta para cambiar el ángulo, después insertar de nuevo las cazoletas.

3- La mecanización de la cazoleta móvil permite cambiar el ángulo H/T
Ángulo de dirección: 63.5° + 0.5° = 64° o 63.5° - 0.5° = 63°

¡Atención! Las dos cazoletas deben ser montadas de forma que las impresiones (marcas) indiquen el mismo ángulo.

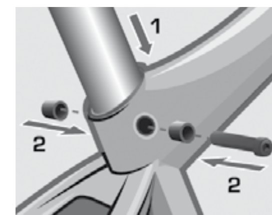


8 APRIETE INTEGRADO DE TIJA DE SILLÍN. / RAPT 2.1/RAPT 2.2/ DH 2011

Totalmente integrado en el tubo superior, este apriete está compuesto por dos partes (pernos) accionadas por un tornillo BTR. El apriete sobre la tija de sillín le mantiene en la posición deseada. Se gana un peso significativo con este sistema, tiene la ventaja también de eliminar cualquier posibilidad de enganche en la utilización.

Seguir estos pasos :

1- Insertar la tija de sillín en el cuadro.





2- Insertar las dos partes (pernos) y el tornillo de apriete como se indica en el esquema.

3- Inmovilizar la tija de sillín en la posición deseada con el tornillo de apriete, apretar a 10-11 Nm.

9 ADS (ADJUSTABLE DROPOUT) RAPT 2.1/RAPT 2.2

Estas patas ajustables sirven a la vez de soporte para el cambio trasero, de tensor de cadena en montaje mono velocidad y también para el reglaje y cambiar el comportamiento de la bici. Haciendo variar la longitud de las bases, puede ajustar el mejor comportamiento de la bici en función a la práctica a realizar.

Seguir estos pasos :

1- Atornillar completamente los dos tornillos de reglaje.

2- Aflojar los cuatro tornillos de apriete.

3- Empujar las patas de montaje de la rueda trasera hacia adelante.

4- Destornillar los tornillos de reglaje para desplazar las patas hasta la posición y/o tensión de la cadena deseada.

5- Inmovilizar las patas con los 4 tornillos de apriete. Apretar a 8-10 Nm.

IV- MANTENIMIENTO

1 CALENDARIO DE MANTENIMIENTO

Para prolongar la vida útil de la bicicleta, tiene un ejemplo de un calendario de mantenimiento en el caso de una utilización regular.

1- Antes y después de cada salida :
- Controlar los frenos.
- Controlar la presión de los neumáticos y los eventuales daños.
- Controlar la presión de ruedas.

CASTELLANO

- Controlar el apriete de la potencia y del manillar.
- Controlar el buen funcionamiento de la horquilla telescópica, (para los BTT.)
- Almacenar cuidadosamente la bicicleta en un lugar adecuado y seco.

2- Cada mes :
- Inspeccionar la presencia eventual de holgura en la potencia y el manillar.
- Inspeccionar la presencia eventual de holgura en el tubo de sillín.
- Controlar la cassette lo mismo que la cadena.
- Controlar los cables, tubos, manetas.
- Controlar los cambios , lubricarlos si es necesario
- Controlar el desgaste de las pastillas/zapatas de los frenos.
- Controlar el centrado de las ruedas, la tensión de los radios.
- En el caso de una utilización de freno sobre llanta, ésta es una pieza de desgaste. Controle atentamente el desgaste de la llanta consultando con las consignas del fabricante o controlando el testigo de desgaste situado sobre la superficie de frenado

3- Cada seis meses, (en función a la frecuencia, y el tipo de utilización,) :
- Inspeccionar el cuadro y buscar la aparición de eventuales comienzos de grietas.
- Controlar la holgura de la caja de pedalier.
- Para un control más eficaz, es aconsejado dirigirse a un distribuidor exclusivo, para hacer un control exhaustivo.

4- Cada año :
- Remplazar manillar, potencia.
- Controlar el desgaste de las pastillas/zapatas de frenos, sustituir si es necesario.
- Controlar y lubricar todas las piezas en frotamiento.
- Para un control más eficaz, es aconsejado dirigirse a su distribuidor exclusivo, para hacer un control más exhaustivo.

2 LIMPIEZA Y LUBRICACIÓN

Después de las salidas, lavar la bicicleta con agua jabonosa, (aconsejamos los productos lavavajillas por su fuerte poder desengrasante sin ser corrosivo). No utilizar un limpiador de alta -presión dentro de lo que cabe. Si no se puede hacer de otra manera, no dirigir nunca directamente el lanzamiento sobre los rodamientos y las juntas, (en el caso de tratarse de un modelo con suspensión). Secar con un trapo suave para eliminar las gotas de agua y los restos de humedad para evitar el riesgo de corrosión. Esta operación permite a la vez hacer un control visual de los tubos de la bicicleta, útil para percibir los eventuales comienzos de grietas.

Antes de guardarla convenientemente, lubricar los órganos de transmisión con la ayuda de un producto elaborado para este efecto. Aprovechar para controlar el desgaste de los frenos, el centrado de las ruedas, además de las posibles holguras.

3 PIEZAS DE DESGASTE

Es necesario siempre verificar los componentes de desgaste (especialmente los elementos de frenado), con objeto de no correr ningún riesgo. Si tenéis alguna duda en cuanto al desgaste de ciertos componentes dirigirse al manual del componente o bien a su distribuidor más cercano. ¡Es mejor prevenir que curar no esperar nunca al último momento !

Relación de los diferentes elementos de desgaste :

- Componentes de frenado (Zapatas, llantas, pastillas)
- Neumáticos, cámaras de aire, fondos de llanta
- Cables y fundas
- Elementos de transmisiones
- Componentes de transmisión (Cadena, Plato, casete, caja de pedalier)
- Rodamientos de los puntos de pivotes en los cuadros con suspensión
- Tirantes y «bushing» de amortiguadores



ATENCION

EN CASO DE PROBLEMA, LLEVAR LA BICICLETA CON LA FACTURA DE COMPRA A SU DISTRIBUIDOR LAPIERRE.

HARÁ UN PRIMER DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA.

SOLO EL ESTA AUTORIZADO A DEVOLVER LA BICICLETA EN EL CASO DE QUE SEA NECESARIO QUE CYCLES LAPIERRE PROCEDA A UN ANÁLISIS COMPLEMENTARIO Y HACER LA PETICIÓN DE GARANTÍA PARA LA PIEZA.

LE CORRESPONDE AL SERVICIO POST VENTA DE LAPIERRE DECIDIR SOBRE LA VALIDEZ DE LA GARANTÍA.

V- GARANTIAS Y SERVICIO POST VENTA

Los acabados (pintura y pegatinas) están garantizados contra defectos de fabricación por un período de un año a partir de la fecha de la primera compra.

Referente a los modelos de gama 2008 y anteriores, la garantía sigue siendo de 5 años para las bicis rígidas y de 2 años para las bicis con suspensión.

Para cualquier consulta sobre garantías, el usario debe justificar la fecha de compra de la bicicleta en uno de nuestros distribuidores concertados quienes procederán al primer diagnóstico. El cargo de la garantía deberá ser validado por el Servicio-Post-Venta de LAPIERRE. El usario debe presentar obligatoriamente el libro de garantía cumplimentado lo mismo que la factura de la bicicleta.

Las piezas que lleguen al servicio post venta de Lapierre con portes debidos no se aceptaran, ni se trataran. Los portes de envio son a cargo del distribuidor.

Si una pieza se encuentra bajo garantía, esta será sustituida por una pieza nueva igual o correspondiente. Sin embargo, LAPIERRE no puede garantizar el suministro constante de ciertos tipos de cuadros o de ciertos colores.

En ciertos casos, el cambio de cuadro en garantía por un cuadro similar puede conllevar la sustitución de algunas piezas por problemas de compatibilidad. La sociedad CYCLES LAPIERRE se compromete a entregar estas piezas al distribuidor gratuitamente durante un período de tres años con relación a la fecha de compra de la bici. Despuès de este período, los gastos de compra de estas piezas se cargarán al distribuidor después de la aceptación del presupuesto por parte del cliente.

Condiciones de aplicación de la garantía :

La garantía sólo se aplicará en los casos siguientes :
- sobre las bicicletas adquiridas en la red concertada de distribuidores LAPIERRE.
- al primer propietario de la bicicleta, no se traslada a los siguientes compradores en caso de reventa.
- a las bicicletas que hayan tenido una utilización normal

La garantía no se aplicará en los casos siguientes :
- Cuando la práctica es competición.
- Si la bici se utiliza para una práctica diferente a la que fue inicialmente prevista la bici, o que requiere mas prestaciones técnicas.
- Si se puede constatar un mantenimiento insuficiente de la bici por parte de su propietario.
- En caso de accidentes ú otras condiciones de utilización anormales o excesivas.
- En caso de modificaciones sobre el montaje de la bici sin previa autorización escrita por parte de la sociedad CYCLES LAPIERRE.
- En caso de incidencia de elementos o de agentes exteriores (catástrofes naturales, incendio, inundaciones…)
- En caso de una utilización de la bici no conforme a las normas técnicas y de seguridad.

La garantía no se aplica a las piezas de desgate que puede encontrar en la relación en el párrafo **IV – 3 Mantenimiento – Piezas de desgate.**

Las condiciones de garantias solo se pueden aplicar si la bici se ha comprado y se utiliza en el territorio europeo o en las provincias y territorios franceses de ultramar.

Los distribuidores de la marca no están autorizados a modificar las condiciones de garantía salvo que las modifiquen con sus proprias garantías al nombre de su sociedad.


2.2



Sie haben sich gerade für ein Lapierre Fahrrad entschieden und wir möchten uns bei dieser Gelegenheit für ihren Kauf bedanken. Lapierre, seit 1946 beheimatet in Dijon, Frankreich, ist stolz darauf Ihnen innovative Lösungen für ein perfektes Fahrradvergnügen bieten zu können. Dieses Handbuch ist so gestaltet, dass es Ihnen hilft ihr Lapierre Fahrrad vollständig kennen zu lernen.

I- WILLKOMMEN 2
1 ÜBER UNSERE FAHRRÄDER 2
2 BEZEICHNUNGEN UND EINSCHRÄNKUNGEN 3
3 SICHERHEIT UND GEBRAUCH 5

II- EINSTELLUNGEN 6
1 SITZPOSITION 6
1.1 SATTELHÖHE 6
1.2 SATTELPOSITION 7
1.3 LENKERVORBAU UND LENKER 7
1.4 STEUERSATZ 8

2 ANTRIEB 9
2.1 SCHALTWERK 9
2.2 VORDERER UMWERFER 10
2.3 BREMSEN 11
2.4 LAUFRÄDER 11

3 LAUFRÄDER 12
3.1 DREHMOMENTE 12
3.2 FEDERGABELN 13

III- SPEZIELLE MODELLE 13
1 CARBON 13
2 TECNIC FS 13
3 FPS2 HINTERBAUFEDERUNGSSYSTEM 14
4 OST/ZESTY/SPICY/FROGGY 16
5 DH-920 17
6 ACS – EINSTELLUNG DES ANTI-CHAINSUCK-SYSTEMS 18
7 EINSTELLUNG DES LENKKOPFWINKELS / DH 2011 18
8 INTEGRIERTE SATTELSTÜTZENKLEMMUNG /RAPT 2.1/ RAPT 2.2/ DH2011 18
9 ADS (ADJUSTABLE DROPOUT SYSTEM) RAPT 2.1/RAPT 2.2 19

IV- WARTUNG 20
1 WARTUNGSINTERVALLE 20
2 REINIGEN DES FAHRRADS 21
3 VERSCHLEIßTEILE 21

V- GARANTIE 22

DEUTSCH

1.1 ÜBER UNSERE FAHRRÄDER

Das Lapierre Forschungs- und Entwicklungszentrum befindet sich ebenfalls in Dijon in der Produktionsstätte. Unsere Entwickler legen größtes Augenmerk auf ihre Bedürfnisse als Fahrradfahrer, wenn sie neue Konzepte und Ideen umsetzen. All die unterschiedlichen Aspekte, egal ob Geometrien, Technologien oder Materialien und Komponenten werden aufs genaueste untersucht, um Ihnen größtmöglichen Komfort und höchstes Leistungsvermögen bieten zu können.

Unsere Mitarbeiter in Forschung und Entwicklung tauschen sich auch sehr eng mit den Fahrern des Francaise Des Jeux Teams (ProTour Rennrad Profi Team) und den Fahrern des Team Lapierre (MTB Profi Team) aus, um von deren Erfahrungen im Hochleistungssport zu profitieren.

Jedes unserer Modelle wurde mit einem bestimmten Fahrstil vor Augen entwickelt und wir legen größten Wert auch auf die kleinsten Details, um Ihnen ein qualitativ hochwertiges, homogenes Produkt bieten zu können. Jedes unserer Fahrräder wird von einem Lapierre Spezialisten montiert, der mit seiner Unterschrift für seine Sorgfalt garantiert und Ihnen damit auch große Produktsicherheit bietet. Sie finden diese im Fahrradpass, der dem Fahrrad beiliegt.

Alle Lapierre Fahrräder erfüllen die aufgelisteten Sicherheitsstandards, wie sie in den neuen EU Normen beschrieben werden:

- **EN 14764** „City- und Trekkingfahrräder“
- **EN 14765** „Kinderfahrräder“
- **EN 14766** „Mountain Bikes“
- **EN 14781** „Rennräder“

Wenn Sie ein Lapierre Fahrrad kaufen, kaufen Sie dass qualitativ hochwertigste Produkt, dass wir Ihnen anbieten können. Vielen Dank für ihr Vertrauen und wir freuen uns, Sie auf vielen Ausfahrten begleiten zu dürfen.

Lapierre Fahrräder sind entwickelt um in bestimmten Fahrsituationen die optimale Leistung bieten zu können. Man kann sie in verschiedene Kategorien einteilen, je nachdem, für welchen Einsatzzweck sie entwickelt wurden. Wenn man diesen Einsatzzweck des Fahrrads ignoriert setzt man sich einem erhöhten Unfallrisiko aus.



ACHTUNG

BITTE LESEN SIE DIESE BEDIENUNGSANLEITUNG SORGFÄLTIG DURCH, BEVOR SIE IHR FAHRRAD BENUTZEN. DIE INFORMATIONEN ZUR WARTUNG UND EINSTELLUNG DER VERSCHIEDENEN ANBAUTEILE ENTNEHMEN SIE DENNUNGSANLEITUNGEN DER JEWEILIGEN HERSTELLER, DIE IHREM FAHRRAD BEIGELEGT SIND.



ACHTUNG

TRAGEN SIE ZU IHRER EIGENEN SICHERHEIT IMMER DIE NOTWENDIGE SCHUTZAUSRÜSTUNG. STELLEN SIE SICHER, DASS SIE DIE RICHTIGE KLEIDUNG TRAGEN UND FÜR AUTOFAHRER GUT SICHTBAR SIND.

WIR EMPFEHLEN DRINGEND DAS TRAGEN EINES HELMS.

INSPIZIEREN SIE IHR FAHRRAD SORGFÄLTIG NACH EINEM STURZ, BEVOR SIE WIEDER FAHREN.

FALLS SIE EINE BESCHÄDIGUNG ENTDECKEN, FAHREN SIE ERST WIEDER, WENN DIESE BEHOBEN IST.

KONTROLLIEREN SIE IHR FAHRRAD VOR JEDER FAHRT.



2 BEZEICHNUNGEN

Rahmen

1- Oberrohr
2- Unter- oder Querrohr
3- Sitzrohr
4- Steuerrohr
5- Kettenstreben
6- Sitzstreben
7- Tretlagergehäuse
8- Vorderradgabel (gefedert oder starr, je nach Einsatzzweck des Fahrrades)
9- Hinterbaudämpfer (nur in vollgefederten MTBs)

Antrieb

10- Umwerfer/Schaltwerk
11- Kurbeln
12- Kettenblätter
13- Kette
14- Kassette (oder einzelne Ritzel)
15- Pedalen (entsprechend dem Typ des Fahrrades)
16- Schaltauge

Laufräder

17- Vorder-/Hinterradnabe
18- Speichen
19- Vorder-/Hinterradfelge
20- Reifen (mit oder ohne Schlauch, entsprechend dem Typ des Fahrrades)
21- Ventile
22- Nabenschnellspanner
23- Vorder-/Hinterradbremse (Felgen- oder Scheibenbremse, entsprechend dem Typ des Fahrrades)

Komponenten

24- Lenker
25- Lenkervorbau
26- Bremshebel
27- Schalthebel
28- Lenkergriffe
29- Innenzüge
30- Außenhüllen
31- Sattel
32- Sattelklemme
33- Sattelstütze
34- Sattelstützenklemme
35- Steuersatz

DEUTSCH



Straßenrennrad: Rennrad- oder Zeitfahrlenker, Seitenzugbremsen, 700C Laufräder mit 20-25mm Reifenbreite. Kategorie 1



Fitnessbikes: dem Rennrad ähnlich, aber mit geradem oder leicht gekröpftem Lenker. Kategorie 1



City: gerader oder ergonomisch gekröpfter Lenker, 26“ oder 28“ Laufräder, ausgestattet mit Gepäckträger, fester Beleuchtungsanlage und evtl. Schutzblechen. Kategorie 1



Crosstrekking: gerader oder leicht gekröpfter Lenker, 28“ Laufräder mit 28-38C Laufräder. Kategorie 2



Cross-Country MTB: gerader oder leicht gekröpfter Lenker, 26“ Laufräder mit dicker Bereifung, V-Bremsen oder Scheibenbremsanlage, nur Vorderradfederung oder Vollfederung mit moderatem Federweg am Hinterbau (bis 130mm) Kategorie 3



Free Ride, Enduro, Downhill, Dirt MTB: dicke, bis sehr dicke Bereifung, gekröpfte, sehr stabile Lenker, große Federwege (über 130mm), für aggressiven Fahrstil. All diese Fahrräder haben verstärkte Rahmen. Kategorie 4



KATEGORIE 1

BEFESTIGTE OBERFLÄCHEN, DIE REIFEN HABEN BEIM FAHREN DAUERHAFTEN BODENKONTAKT.



KATEGORIE 2

ZUSÄTZLICH ZU KATEGORIE 1 UNBEFESTIGTE SCHOTTERSTRASSEN ODER -WEGE, DIE REIFEN HABEN BEIM FAHREN DAUERHAFTEN BODENKONTAKT.



KATEGORIE 3

ZUSÄTZLICH ZU KATEGORIE 2 ALLE ARTEN VON UNTERGRUND, DIE REIFEN KÖNNEN WÄHREND DER FAHRT KURZZEITIG BODENKONTAKT VERLIEREN ABER KEINE SPRÜNGE.



KATEGORIE 4

ALLE ARTEN DES FAHRENS.

DEUTSCH

Einschränkungen :

Wenn Sie ihr Fahrrad anders als für den unten beschriebenen Einsatzzweck verwenden, kann dies zu vorzeitigem Verschleiß oder dauerhafter Beschädigung ihres Fahrrads oder seiner Komponenten führen. Lapierre Fahrräder sind konzipiert für Fahrer mit max. 100kg Körpergewicht. Ein Überschreiten dieses Gewichtslimits kann die Garantiebestimmungen aufheben.

1.3 SICHERHEIT UND GEBRAUCH

Wenn Sie ihr Lapierre Fahrrad verwenden, wurde es bereits von einem autorisierten Händler montiert und sorgfältig überprüft. Nach einer Einfahrphase (4 bis 5 maliges Fahren oder ca. 50 bis 150 km) empfehlen wir Ihnen, ihren autorisierten Lapierre Händler für eine Erstinspektion aufzusuchen. Er hat alle notwendigen Werkzeuge und die Informationen und die Ausbildung, um auch aufwändigere Einstellungen genauestens vorzunehmen. Falls Sie diese Einstellungen dennoch selbst vornehmen wollen, finden Sie in diesem Handbuch viele hilfreiche Tipps.

Wie fast alle Sportarten birgt auch das Fahrradfahren einige gefährliche Risiken. Mit der Ausübung der Sportart akzeptieren sie diese Risiken. Deshalb ist es außerordentlich wichtig, dass Sie einige Verhaltensregeln für verantwortungsvolles Fahren einhalten, und dass Sie ihr Fahrrad zu ihrer und anderer Sicherheit sorgfältig warten. Wir empfehlen Ihnen auch nachdrücklich die richtige Ausrüstung zu tragen, wie zum Beispiel einen Helm, eine Brille und Handschuhe.

- Überprüfen Sie vor jeder Fahrt ihr Fahrrad (prüfen Sie Klemmschrauben am Vorbau, Lenker und Sattel, überprüfen Sie die Laufräder und insbesondere die Bremsanlage, etc.) Es ist sehr empfehlenswert, sich an einen festen, regelmäßigen Inspektionsrhythmus zu halten, der sich nach der Häufigkeit und Intensität ihrer Fahrten, ihrem Fahrstil und auch dem Gelände, in dem Sie sich bewegen, richtet. Ihr autorisierter Lapierre Händler kann Ihnen hier bei ihren individuellen Bedürfnissen helfen.

- Wenn Sie auf öffentlichen Straßen fahren, sollten Sie sicherstellen, dass Sie von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen werden können, indem Sie reflektierende Produkte verwenden oder tragen (Streifen in der Bekleidung, Reflektoren am Fahrrad und den Komponenten) und die richtige Beleuchtungsanlage benutzen, falls dies notwendig ist. Halten Sie sich immer und unter allen Umständen an die Straßenverkehrsregeln.

- Überschätzen Sie nie ihre Fähigkeiten, insbesondere bei aggressiveren oder extremeren Arten des Fahrradfahrens. Ausdauer- und Fahrtechniktraining können viele Risiken reduzieren.

- Lassen Sie immer Rücksicht walten und halten Sie sich an die jeweils gültigen Richtlinien für das Fahrradfahren im Straßenverkehr, wenn Sie sich auf öffentlichen Straßen bewegen.

II- EINSTELLUNGEN

Für eine optimale Leistungsfähigkeit müssen an ihrem Fahrrad bestimmte Einstellungen vorgenommen werden, bevor Sie zum ersten Mal fahren. Das wird ihnen sicheres und angenehmes Fahren gewährleisten.

1 SITZPOSITION

1.1 SATTELHÖHE

Jeder menschliche Körper ist anders, was bedeutet, dass sich das Verhältnis zwischen ihrem Oberkörper, und der Arm- und Beinlänge sogar zu

dem von Personen mit gleicher Körpergröße deutlich unterscheiden kann. Deshalb ist es sehr wichtig den Sattel nach ihren Bedürfnissen einzustellen.

Wenn der Sattel zu hoch ist, werden ihre Hüften beim Pedalieren auf und ab schaukeln, was zu Rückenschmerzen führen kann. Wenn der Sattel zu niedrig ist, verteilt sich der Pedaldruck ungleichmäßig in ihren Beinen und ihre Knie werden zu stark belastet, was ebenfalls zu Schmerzen führt.

Um die richtige Satteleinstellung zu finden, gehen Sie wie folgt vor: Tragen Sie für diese Einstellung unbedingt die Schuhe, die Sie auch zum Fahren verwenden. Stellen Sie die Kurbeln parallel zum Sitzrohr. Positionieren Sie nun den Fuß mit dem Fußballen in Höhe der Pedalachse auf das untere Pedal. Bei Klickpedalen lassen Sie den Schuh einrasten. Der Fuß sollte bei richtiger Sattelhöhe zum Unterschenkel einen rechten Winkel bilden und das Knie noch leicht angewinkelt sein. Die für Sie schließlich optimale Sattelhöhe können Sie nach einigen Kilometer fahren feststellen. Sie kann von der gerade beschriebenen um einige Millimeter nach oben oder unten abweichen.

Wenn Sie die Sattelstütze herausziehen, achten Sie darauf, dass die Stütze nicht über den „Insert Mini“ oder „Stop“ Indikator am unteren Ende der Stütze herausgezogen wird. Falls diese Markierung in ihrer Satteleinstellung zu sehen ist, kann dies zu Beschädigungen der Sattelstütze, zu Verformungen an den Rahmenrohren oder sogar zu deren Bruch führen, was Verletzungen nach sich ziehen kann. Auch dies führt dazu, dass die Garantiebestimmungen aufgehoben sind.

Die Sattelhöhe kann eingestellt werden mit:

- einer Sattelklemmschraube
- einem Innensechskantschlüssel
- einem Schnellspannsystem (in diesem Fall, spannen oder entspannen Sie die Klemmung, indem Sie den Hebel umlegen, nicht indem Sie ihn durch drehen zuschrauben)

Beachten sie dabei stets die vom Hersteller der Komponenten vorgegebenen Anzugsmomente, insbesondere bei Komponenten aus Carbon.

1.2 SATTELPOSITION
Sie werden sicherlich zu Anfang ein mehr oder weniger unbequemes Gefühl haben, bevor Sie sich an den Sattel gewöhnt haben. Dennoch kann die Sattelposition auch zu Irritationen führen.



ACHTUNG

HALTEN SIE SICH ZU IHRER EIGENEN SICHERHEIT IMMER AN DIE DREHMOMENTANGABEN DER VERSCHIEDENEN BAUTEILE. ÜBERPRÜFEN SIE AN IHREM FAHRRAD VOR UND NACH JEDER FAHRT OB EIN LAGER SPIEL HAT, ODER OB ES VIBRATIONEN GIBT, DIE HELFEN, EIN BESCHÄDIGTES TEIL ZU ENTDECKEN, DAS REPARIERT ODER ERSETZT WERDEN MUSS.



ACHTUNG

ZIEHEN SIE DEN VORBAU ZU IHRER EIGENEN SICHERHEIT NIE ÜBER DIE MINIMUMMARKIERUNG HERAUS.



Um dieses Problem zu vermeiden, ist in der Regel eine waagrechte Sattelposition am besten. Natürlich kann der Sattel leicht nach oben oder unten abgewinkelt werden, je nach Anatomie des Fahrers. Sie können den Sattel auch nach vorne oder hinten verschieben, um angenehmer pedalieren zu können und eine korrekte Position für ihren Rücken zu erreichen.

Nachdem Sie die korrekte Position gefunden haben muss der Sattel sorgfältig festgeschraubt werden, sodass er sich während des Fahrens nicht mehr bewegen kann.

1.3 LENKERVORBAU UND LENKER

Um die Höhe des Lenkervorbaus einzustellen, gehen Sie folgendermaßen vor:

1 – Lösen Sie zuerst die Vorbauklemmschraube am oberen Ende des Vorbaus ca. 2 bis 3 Umdrehungen und klopfen sie nach unten, um den Expander im Inneren des Gabelschaftes zu lösen.
2 – Jetzt können Sie die Höhe des Vorbaus frei einstellen. Achten Sie dabei aber darauf, dass Sie den Vorbau nicht über die Minimum Markierung herausziehen. Wenn Sie den Vorbau wieder festziehen, halten Sie sich an die Anzugsmomente und richten Sie ihn in Linie zu Vorderrad aus.

Falls sie einen sogenannten „A-Head-Set“ Steuersatz haben, empfehlen wir Ihnen ihren autorisierten Lapierre Händler aufzusuchen. Er kann den Vorbau umdrehen oder Distanzringe tauschen oder herausnehmen.

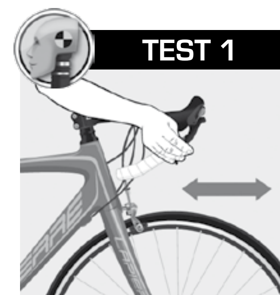
Nach den Einstellungen am Vorbau, prüfen sie, ob er wieder fest ist, indem Sie das Vorderrad zwischen die Beine klemmen und dann versuchen den Lenker zu verdrehen.
Für ihre eigene Sicherheit, stellen Sie sich den Lenker so ein, dass Sie Schalt- und Bremshebel bequem erreichen und greifen können, wenn Sie auf dem Fahrrad sitzen.
Bei geraden oder leicht gekröpften Lenkern sollten die Schalt- und Bremshebel in Verlängerung ihrer Unterarme sein.
Rennradlenker werden gewöhnlich so eingestellt, dass die Lenkerunterseite etwa waagrecht steht.

ACHTUNG: Der Lenkervorbau hat eine Markierung für den maximalen Auszug („Stop“ oder „Insert Mini“) Falls diese Markierung sichtbar ist, kann der Vorbau brechen was zu schlimmen Unfällen mit Verletzungen führen kann. In diesem Fall sind die Garantiebedingungen aufgehoben.

1.4 STEUERSATZ

Der Steuersatz besteht aus zwei Kugellagern und Lagerschalen im oberen und unteren Ende des Steuerrohrs. Lapierre verwendet zwei verschiedene Arten von Steuersätzen: klassisch (dabei hat der Schaft der Vorderradgabel am oberen Ende ein Gewinde, auf das der obere Lagerdeckel, sowie die Klemmmutter aufgeschraubt wird.)

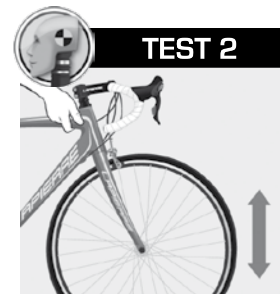
„A-Head“ Steuersatz (dabei wird der Vorbau mittels einer oder zwei Klemmschrauben direkt auf den Gabelschaft geklemmt und der Steuersatz über einen Deckel auf dem Vorbau eingestellt)



Durch intensives Fahren entsteht ein immenser Druck auf den Steuersatz und es kann sein, dass Sie danach leichtes Spiel in der Lenkung spüren. Dadurch wird unter Umständen das Steuern des Fahrrads erschwert. Wenn Sie mit Spiel im Steuersatz weiterfahren, kann das zu Schäden an ihrem Fahrrad führen.

Es gibt drei einfache Methoden, um Steuersatzspiel vor jedem Fahren zu prüfen:

TEST 1 – Ziehen Sie die Vorderradbremse, während Sie auf dem Oberrohr sitzen. Bewegen Sie nun das Fahrrad leicht vor und zurück und greifen mit der freien Hand an die obere und dann an die untere Lagerschale des Steuersatzes. Sie werden sofort spüren, ob der Steuersatz Spiel hat.



TEST 2 – Heben Sie das Vorderrad mit dem Lenker leicht an und lassen den Lenker wieder los. Sie müssen sich dabei auf einem festen Untergrund (Beton, Asphalt o.ä.) befinden und der Reifen vollgepumpt sein. Falls der Steuersatz lose ist, hören Sie ein hohles, klapperndes Geräusch. (ignorieren Sie dabei die Geräusche von Kabeln und Zügen)

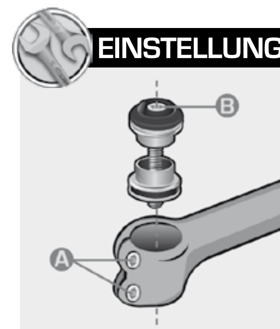
Sie können Spiel auch spüren, wenn Sie das Vorderrad anheben und dann den Lenker langsam nach links und rechts bewegen. Falls Spiel im Steuersatz ist, bemerken Sie dies, weil sich der Lenker nicht gleichmäßig weich bewegen lässt.

Falls Sie Spiel bemerken:

DEUTSCH

A – bei einem klassischen Steuersatz:

1 – lockern Sie die obere Steuersatzmutter
2 – ziehen Sie die obere Lagerschale des Steuersatzes etwas fester
3 – ziehen Sie fester, bis das Spiel verschwunden ist
4 – Prüfen sie, ob sich der Steuersatz frei bewegen lässt
5 – halten Sie die obere Lagerschale mit einem Steuersatzschlüssel fest, während Sie die obere Steuersatzmutter wieder festziehen
6 – prüfen Sie nochmals, ob sich der Steuersatz frei bewegen lässt, oder ob er noch immer Spiel hat



Verwenden Sie beim Einstellen des Steuersatzes unbedingt Steuersatzschlüssel. Verwenden Sie auf keinen Fall verstellbare Schlüssel oder gar eine Zange. Das kann die Lagerschale und/oder die Steuersatzmutter beschädigen.

B – bei einem „A-Head“ Steuersatz:

1 – hierfür benötigen Sie nur Innensechskantschlüssel
2 – lösen sie die Klemmschrauben am Lenkervorbau (A)
3 – ziehen Sie die Schraube im Deckel auf dem Gabelschaft in kleinen Schritten an und überprüfen dabei jedes Mal, ob das Spiel im Steuersatz beseitigt ist (B)
4 – ziehen Sie die Klemmschrauben am Lenkervorbau wieder fest (A)

Beachten sie dabei stets die vom Hersteller der Komponenten vorgegebenen Anzugsmomente, insbesondere bei Komponenten aus Carbon.

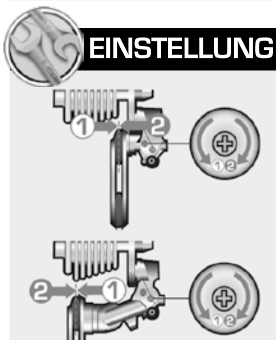


2 ANTRIEB

2.1 SCHALTWERK

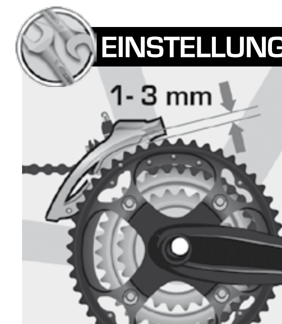
Das Schaltwerk ist eines der wichtigsten Teile ihres Fahrrads. Es muss genau und sorgfältig eingestellt werden, um perfekt zu funktionieren und um die Lebensdauer zu verlängern. Falls sie noch Fragen haben, die durch diese Bedienungsanleitung nicht beantwortet werden, wenden Sie sich an ihren autorisierten Lapierre Händler.
Um Antriebswiderstand und Verschleiß zu reduzieren, sollten die Schaltrollen im Schaltwerk, die Ritzel und die Kette immer so genau wie möglich fluchten.

Normalerweise sollten die nachfolgenden Arbeiten bereits gemacht sein, bevor Sie ihr Fahrrad erhalten. Falls Sie dennoch Einstellungen vornehmen müssen, gehen Sie wie folgt vor:



Schaltwerkeinstellungen:
1 – lösen Sie die Schaltzugschraube, sodass das Schaltwerk frei beweglich ist
2 – stellen Sie die innere und äußere Einstellschraube wie in der Zeichnung ein
3 – ziehen Sie den Schaltzug stramm und klemmen Sie ihn wieder mit der Schaltzugschraube.
4 - Falls nötig können Sie die Schaltzugspannung nun noch mit der Einstellschraube am Eingang des Schaltzugs ins Schaltwerk nachjustieren, sodass sich die Gänge problemlos herauf oder herunterschalten lassen. Beginnen Sie dabei mit Schaltschritten vom kleinsten auf das nächste Ritzel usw.

Achtung: Falls Sie auf diese Weise die Schaltung nicht so einstellen können, dass Sie exakt und geräuscharm schalten können bzw. die Kette auf den Ritzeln springt, suchen Sie ihren autorisierten Lapierre Händler auf. Dieser kann die verschiedenen Bauteile und auch das Schaltauge überprüfen.



2.2 VORDERER UMWERFER

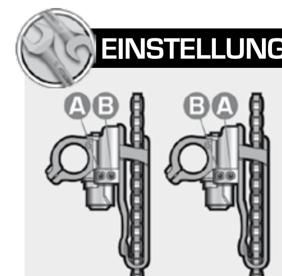
Genauso wie das Schaltwerk, wurde auch der vordere Umwerfer eingestellt, bevor Sie das Fahrrad erhalten haben. Für weitere Einstellungen gehen Sie wie folgt vor:

1 – **Position**

Der Umwerfer ist mittels einer Schelle um das Sitzrohr befestigt. Wenn Sie die Schraube an der Schelle lösen, können Sie den Umwerfer nach oben oder unten verschieben und verdrehen.

Der Umwerfer ist in einer optimalen Position, wenn sich das äußere Leitblech ca. 1-3 mm über den Zähnen des großen Kettenblattes befindet. Bewegen Sie dazu den Schaltkäfig nach außen und prüfen den Abstand. In dieser Position muss das Leitblech auch parallel zum Kettenblatt stehen.

Jetzt können Sie den Schaltzug mittels der Schaltzugklemmschraube am Umwerfer befestigen. Dies tun Sie, wenn sich die Kette vorne auf dem kleinen Kettenblatt und hinten auf dem größten Ritzel befindet.



2 - Endanschlageinstellung

Genauso wie beim Schaltwerk können Sie nun die beiden Endanschlagschrauben justieren.
Die innere Einstellschraube stellen sie so ein, dass zwischen dem inneren Leitblech und der Kette ein Spalt von etwa 0,5mm bis 1mm bleibt, wenn sich die Kette auf dem kleinen Kettenblatt und dem größten Ritzel befindet. Achten Sie dabei darauf, dass der Umwerfer die Kette beim Herunterschalten nicht über das kleine Kettenblatt wirft.
Die äußere Einstellschraube stellen Sie so ein, dass der Umwerfer die Kette problemlos auf das große Kettenblatt bewegt. Wenn die Kette sich auf dem kleinsten Ritzel hinten befindet muss zwischen Kette und äußerem Leitblech ein Spalt von 0,5mm bis 1mm bleiben. Achten Sie dabei darauf, dass der Umwerfer die Kette beim Hochschalten nicht über das große Kettenblatt hinauswirft.



WICHTIG: Vermeiden Sie es „über Kreuz“ zu schalten, also großes Kettenblatt – großes Ritzel bzw. kleines Kettenblatt – kleines Ritzel. Dies führt zu unnötigem Verschleiß und Kraftverlust.

Beachten sie dabei stets die vom Hersteller der Komponenten vorgegebenen Anzugsmomente.

2.3 BREMSEN

Es gibt viele verschiedene Arten von Fahrradbremsen.

- Seitenzugfelgenbremsen
- Cantileverfelgenbremsen
- V-Bremsen

DEUTSCH



ACHTUNG

BEI NÄSSE VERLÄNGERT SICH DER BREMSWEG ERHEBLICH.

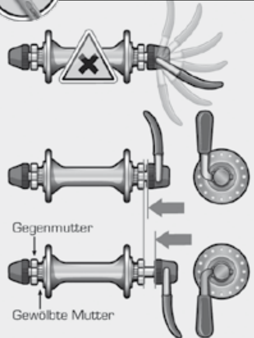
- Hydraulische Felgenbremsen
- Mechanische Scheibenbremsen
- Hydraulische Scheibenbremsen

Bei allen Lapierre Fahrrädern bedient der linke Bremshebel die Vorderradbremse und der rechte die Hinterradbremse.

Bei Seitenzugbremsen kann die Bremse über die Einstellschraube am Bremszugeingang des Bremskörpers justiert werden. Bei Cantilever- und V-Bremsen befindet sich diese Schraube am Zugausgang des Bremshebels. Bei Cantileverbremsen lassen Sie zwischen Felge und Bremsbelag einen Spalt von ca. 2mm, bei V-Bremsen einen Spalt von ca. 1mm.
Hydraulische Scheibenbremsen justieren sich selbst.
Um die Lebensdauer ihrer Bremsbeläge nicht unnötig zu verkürzen, vermeiden Sie unbedingt, dass sie mit fett- oder ölhaltigen Substanzen in Verbindung kommen.
Für weitere Fragen lesen Sie bitte die Bedienungsanleitungen des jeweiligen Bremsenherstellers oder wenden Sie sich an ihren autorisierten Lapierre Händler.
Beachten sie dabei stets die vom Hersteller der Komponenten vorgegebenen Anzugsmomente



EINSTELLUNG



2.4 LAUFRÄDER

Die Fahrradreifenindustrie hat parallel zur Entwicklung neuer Fahrstile an neuen Reifen und Profilen gearbeitet. Inzwischen wird für jedes Fahrrad ein spezieller Typ Reifen angeboten, der zur Auslegung des Fahrrades passt. Es ist wichtig, dass Sie die Charakteristik des Reifens verstehen, um seine Leistungsfähigkeit und damit auch die des Fahrrades voll ausnutzen zu können.

Die Wartung ihrer Reifen erfordert:

- Felgen in einwandfreiem technischen Zustand
- Bringen Sie hin und wieder Talkum Puder auf der Innenseite ihrer Reifen auf
- Achten Sie auf den korrekten Luftdruck (angegeben auf der Reifenflanke). Dieser variiert auch mit ihrem Fahrstil. Sie brauchen nicht mit dem Maximaldruck zu fahren. Stattdessen passen Sie den Reifendruck dem Komfort/Leistungsvermögen Verhältnis an, das sie bevorzugen.
- Entfernen Sie sofort Fremdkörper aus dem Profil ihres Reifens.

Das sollten Sie vermeiden:
- Kontakt der Reifen mit Treibstoffen, Öl oder ölhaltigen Substanzen (Garage!)
- Lagerung/Aufbewahrung in direktem Sonnenlicht
- Hohe Temperaturen

Einige Reifen haben eine vorgegebene Laufrichtung. Bitte beachten Sie diese. Sie ist auf der Reifenflanke angegeben.

3 EMPFEHLUNGEN

3.1 Drehmomente

- Klassischer Vorbau = 20 Nm
- Lenkerklemmung bei klassischem Vorbau = 25 Nm
- A-Head Vorbau = 10 Nm am Gabelschaft und 5 Nm an der Lenkerklemmung
- Bremszüge = 6-8 Nm
- Bremsbeläge = 6-8 Nm
- Bremshebel am Lenker = 6-8 Nm
- Schaltzug am Schaltwerk = 8-10 Nm
- Schaltzug am Umwerfer = 5-6 Nm
- Achsmuttern der Naben = 20 Nm
- Sattelklemme = 15 Nm

ACHTUNG: auf einigen Komponenten oder in deren Bedienungsanleitung sind Drehmomente vermerkt. Falls diese von den hier angegebenen abweichen, halten Sie sich immer an die Angaben auf dem Bauteil oder dessen Bedienungsanleitung!

3.2 Federgabeln

Ihre Federgabel benötigt eine bestimmte, sorgfältige Wartung, die von Gabel zu Gabel unterschiedlich sein kann. Es ist unbedingt nötig, dass Sie sich die Bedienungsanleitung ihrer Gabel, die dem Fahrrad beiliegt genau durchlesen. Aufgrund der Belastung und der Schläge, die auf ihre Gabel beim Fahren einwirken ist es wichtig, dass Sie alle Teile der Gabel nach jeder Fahrt inspizieren und die Gabelholme reinigen. Bitte halten Sie sich an die in der Bedienungsanleitung der Gabel angegeben Wartungsintervalle und Ölwechselintervalle. Diese Wartungsarbeiten können nur von einem Spezialisten mit dem erforderlichen Werkzeug durchgeführt werden.

1 CARBON



ACHTUNG

ÜBERSCHREITEN SIE NIE DEN MAXIMALDRUCK FÜR DEN HINTERBAUDÄMPFER. IM ZWEIFEL HALTEN SIE SICH AN DIE ANGABEN IN DER BEDIENUNGSANLEITUNG DES HINTERBAUDÄMPFERS ODER DER GABEL.

FALLS SIE WEITERE FRAGEN HABEN, WENDEN SIE SICH AN IHREN AUTORISIERTEN LAPIERRE HÄNDLER.

Unsere Kohlefaserrahmen sind das Ergebnis langer Forschung und Entwicklung. Wenn man einen besitzt bedeutet das, dass man einen bestimmten Wartungsaufwand hat, der sich auf die Lebensdauer auswirkt und optimale Leistungsfähigkeit garantiert.

- Achten Sie auf ihr Fahrrad, hören Sie auf ungewöhnliche Geräusche und inspizieren Sie den Rahmen und die Anbauteile regelmäßig.
- Halten Sie sich an regelmäßige Wartungsschritte:
- Suchen Sie regelmäßig ihren autorisierten Lapierre Händler auf, sodass er ihr Fahrrad inspizieren kann.
- Nach einem schwereren Unfall oder Sturz, lassen Sie ihr Fahrrad von einem autorisierten Lapierre Händler untersuchen, bevor Sie wieder damit fahren
- Verwenden Sie kein Fett für das Sitzrohr, da es die Haftreibung noch weiter reduziert und unter Umständen die Oberflächen der Carbonbauteile angreift.
- Nach Ausfahrten im Winter ist es zwingend notwendig nach jeder Ausfahrt das Fahrrad gründlich zu waschen, da es vom Salz stark in Mitleidenschaft gezogen wird.

2 TECNIC FS

Um die beste Leistung zu erzielen, sollten Sie diese Tipps beachten :
1- Stellen Sie ihre Sitzposition exakt ein.

2- Passen Sie den Reifendruck den Wetter- und Streckenverhältnissen an.
Halten Sie sich dabei an die Empfehlungen auf der Reifenflanke.
Für mehr Komfort und Traktion senken Sie den Reifendruck für besseres Abrollverhalten und höhere Agilität erhöhen Sie ihn. Das reduziert auch das Risiko von Reifenpannen. Ein mittlerer Reifendruck von ungefähr 2 Bar ist eine guter Anhaltspunkt bei einem Fahrergewicht von 75kg.

3- Dämpfer Einstellung für SAG/Negativfederweg. (SAG: Einsinken des Dämpfers, wenn der Fahrer sich auf das Rad setzt.)
Für eine optimale Funktion der Hinterradfederung, ist es dringend notwendig, den SAG und die Ausfedergeschwindigkeit entsprechend ihres Gewichts und ihrer Fahrweise anzupassen.
Die mittlere Einstellung des SAG ist etwa an 20-30% des Dämpferhubs, das heißt ungefähr 10 bis 15 mm für die Tecnic FS. Der kleine O-Ring auf dem Dämpferkolben hilft Ihnen bei dieser Einstellung.

Setzen Sie sich mit ihrer gesamten Ausrüstung auf das Fahrrad und stützen sich an einer Mauer ab oder lassen sich von jemand festhalten. Bewegen Sie sich mehrmals auf und ab um den Dämpfer zu bewegen. Jetzt schieben Sie den O-Ring am Dämpfer bis ans Gehäuse und setzen sich ruhig in Fahrposition auf den Sattel. Steigen Sie vorsichtig vom Fahrrad ab und vermeiden dabei, den Dämpfer weiter einfedern zu lassen. Messen Sie den Abstand zwischen dem O-Ring dem Dämpfergehäuse. Beim Tecnic FS sollte der Abstand etwa 10-15mm betragen.
Je nachdem, welche Charakteristik Sie haben möchten, können sie die Einstellung verändern. Für ein direkteres Fahrverhalten und strafferes Fahrwerk justieren Sie den Dämpfer mit ca 10mm SAG, für ein komfortableres oder Downhill-orientiertes Fahrwerk wählen Sie etwa 15mm SAG.

Die Ausfedergeschwindigkeit ist maßgeblich vom Luftdruck im Dämpfer und der Bodenbeschaffenheit abhängig. Sie müssen Sie entsprechend ihrem Gewicht, ihrer Fahrweise und dem Untergrund einstellen. Für eine Grundeinstellung suche Sie sich eine Kante (z.b. Bordstein) von etwa 15cm Höhe. Fahren Sie im Sattel sitzend darüber. Nach dem Aufprall darf der Hinterbau einmal nachfedern und sollte dann ruhig sein.

Zögern Sie nicht ihren Händler für diese wichtigen Einstellungen um Rat zu fragen.

Der Dämpfer des Tecnic FS 700 hat eine rotes Einstellrad. Um die Ausfedergeschwindigkeit zu verlangsamen, drehen Sie dieses ein, um sie zu beschleunigen drehen Sie es heraus.

Das Tecnic FS 900 hat einen roten Hebel, der auch den Lockout aktiviert. Er hat einen kleinen goldfarbigen Anschlag, der die Grundeinstellung bestimmt. Mit diesem Anschlag stellen Sie auch die Ausfedergeschwindigkeit ein.

Für mehr Informationen lesen Sie sich bitte die Herstelleranleitung durch, die mit ihrem Rad geliefert wurde.

Achtung überschreiten Sie nie den maximalen Luftdruck, der auf dem Dämpfer steht.

3 FPS2 HINTERBAUFEDERUNGS- SYSTEM

Das FPS2 System (Full Power Suspension) basiert auf einem Kräftegleichgewicht. Damit das System korrekt funktioniert (und dabei Pedaleinflüsse und Pedalrückschlag eliminiert), müssen Sie den Luftdruck im Hinterbaudämpfer genau einstellen. Alle FPS2 Modelle sind mit einem Set Up Indikator am Hinterbau ausgestattet.



ACHTUNG

DIE ABSTIMMUNG GEHT LEICHTER, WENN DIR JEMAND HILFT, DIE ZEIGERPOSITION VON DER SEITE ABZULESEN.

UM DIE ABSTIMMUNG ZU ÜBERPRÜFEN SOLLTEST DU DICH AUF DEM BIKE LEICHT AUF UND AB BEWEGEN, UM ZU ÜBERPRÜFEN, OB DER ZEIGER IM GLEICHGEWICHTSPUNKT (INNERHALB DER SCHRAFFIERTEN FLÄCHE) BLEIBT. DIE ABSTIMMUNG SOLLTEST DU AUCH MIT VOLLER AUSRÜSTUNG (HELM, TRINKRUCKSACK, GEPÄCK ETC.) VORNEHMEN.



EINSTELLUNG







ACHTUNG

ÜBERSCHREITE NIE DEN MAXIMALEN DRUCK FÜR DEN DÄMPFER WIE ER IN DER BEDIENUNGSANLEITUNG ANGEGEBEN IST. BEI FRAGEN ODER WARTUNGSPROBLEMEN LESE IMMER GENAU IN DER BEDIENUNGSANLEITUNG NACH.

Gehen Sie wie folgt vor:
- Setzen Sie sich auf das Fahrrad mit den Füßen auf den Pedalen und in Fahrposition. (leichter ist es, wenn Sie dabei jemand festhält, oder Sie sich mit dem Ellbogen oder einem Knie an einer Wand anlehnen)
- Sobald Sie das Gleichgewicht gefunden haben, sollte sich die Set Up Markierung auf den Mittelwert zeigen.
- Falls der Indikator zwischen „Zero“ und „Min“ steht reduzieren Sie den Luftdruck
- Falls die Markierung zwischen „Zero“ und „Max“ steht, erhöhen Sie ihn. Dafür brauchen Sie eine Dämpferpumpe.

ACHTUNG: Überschreiten Sie nie 200psi oder 14bar Druck am Federelement und verhindern Sie, dass beim Aufpumpen Fremdkörper in das Federelement gelangen.

- Um ihren Set Up zu testen, lassen Sie sich mehrmals auf den Sattel fallen und beobachten Sie, ob die Markierung immer wieder zu dem Mittelwert zurückkehrt. Achten Sie dabei unbedingt auf andere Personen oder Verkehrsteilnehmer!

WICHTIGE HINWEISE:
Sie können geringfügig den Negativfederweg erhöhen, indem Sie den Luftdruck im Federelement geringfügig reduzieren. Dadurch haben Sie etwas mehr Komfort bzw. Kontrolle im schwierigen Gelände.

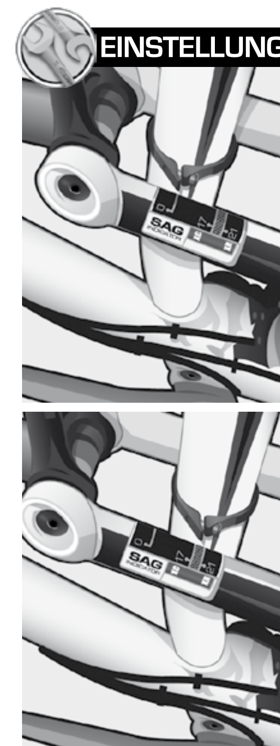
DIE MARKIERUNG BEFINDET SICH DANN ZWISCHEN „ZERO“ UND „MAX“. (BEI DEN X-CONTROL MODELLEN DARF ZWISCHEN DER MARKIERUNG UND „ZERO“ HÖCHSTENS 1MM ABSTAND SEIN.) SIE HABEN DANN ZWAR ETWAS PEDALEINFLUSS ABER IMMER

noch weniger als bei klassischen Hinterbausystemen.
Im Gegensatz dazu bringt es aber keinen wirklichen Vorteil, den Luftdruck zu erhöhen, um ein strafferes Fahrwerk zu bekommen.

Hinweis:
- Vermeiden Sie mit Hochdruckreinigern direkt auf die Gelenke ihres Fahrrades (Hinterbaugelenke, Steuersatz, Naben, Innenlager) zu sprühen. Eine Bürste, die auf einem Schlauch angebracht ist, ist eine bessere Möglichkeit, ein Fahrrad zu waschen

- Falls Sie oft auf schlammigen Untergrund fahren, ist es ratsam, das Federelement mit einem Neoprenschutz zu versehen. Sie sollten ihn aber nach jeder Fahrt abnehmen und alles reinigen, damit sich darunter kein Schmutz festsetzt.

4 OST/ZESTY/SPICY/FROGGY



Unsere neue OST Technologie (Optimized Suspension Technology) basiert auf unserem FPS2 System und ist optimiert für längere Federwege. Genauso wie FPS 2 hat es eine Set Up Markierung, die bei der Abstimmung des Bikes hilft und es erleichtert, den exakten Negativfederweg (SAG) zu finden um die maximale Leistungsfähigkeit und Effizienz aus deinem Bike heraus zu holen.

Der SAG Aufkleber befindet sich auf der linken Sitzstrebe des Bikes.
Der Negativfederweg sollte 15 bis 19mm beim Zesty, 17 bis 21mm beim Spicy und 21 bis 25mm beim Froggy betragen.

Mit den folgenden Schritten (gleich bei Zesty, Spicy und Froggy) wird der Druck bestimmt:

1: Stell sicher, dass der Pfeil des Anzeigers am Sitzrohr genau auf die “Zero” Linie am Aufkleber zeigt. Falls nötig, verdrehe den Anzeiger vorsichtig auf diese Position.
2: Setz Dich auf das Bike mit den Füssen auf den Pedalen und in Fahrposition (lass Dich dabei von jemand festhalten oder stütz Dich mit dem Ellbogen an einer Wand ab)
3: Sobald Du im Gleichgewicht bist, muss der Anzeiger (= roter Pfeil am Sitzrohr) in die schraffierte Fläche des Aufklebers auf der linken Sitzstrebe zeigen (zwischen 15 und 19mm beim Zesty, zwischen 17 und 21mm beim Spicy und zwischen 21 und 25mm beim Froggy)

Für die **Zesty** und **Spicy** Modelle :

-Eine Einstellung auf 15mm beim Zesty und 17mm beim Spicy ergeben eine stärker Cross Country orientierte Abstimmung (XC) mit einem steileren Steuerwinkel und mehr Rückmeldung der Bodenunebenheiten

-Eine Abstimmung auf 19mm beim Zesty und 21mm beim Spicy ergeben eine mehr auf Enduro ausgelegte Abstimmung (XR). Die Winkel sind weniger steil und die Balance des Bikes ist hecklastiger.
Falls der Anzeiger außerhalb der schraffierten Fläche liegt, wenn du auf dem Bike sitzt musst Du:
-den Luftdruck im Dämpfer mit einer Dämpferpumpe erhöhen, falls der rote Zeiger hinter der Markierung 19mm beim Zesty und 21mm beim Spicy liegt
-den Luftdruck im Dämpfer reduzieren, falls der rote Zeiger vor der Markierung 15mm und 17mm beim Spicy liegt.



ACHTUNG

LAPIERRE KANN NICHT FÜR SCHÄDEN DURCH FAHRLÄSSIGES VERHALTEN ODER NTWORTUNGSLOSEN GEBRAUCH DES FAHRRADS VERANTWORTLICH GEMACHT WERDEN.



Fig.1

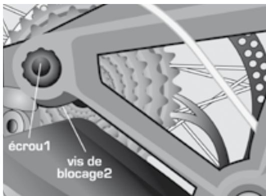


Fig.2

Für den **Froggy** :

-Stellen Sie den SAG vozugsweise zwischen 21 und 25mm Folge Ihre Steuerung, den Boden und entsprechend Ihre Fahrt die mehr oder weniger absteigend ist ein.
-Für die Froggy die eine Luftdruck in der zusätzliche Korbflasche haben Bitte beziehen Sie sich an den spezifische Beipackzettel und halten Sie Werte die vom Fabrikant gezeigt sind (8,5 bis 13 bars für die FOX DHX Dämpfer). Für Information, wie mehr diese Luftdruck hoch ist besser kann mann die Druckbelastung kontrollieren. Eine hoche Luftdruck ist wichtig wenn Sie grosse Sprunge machen möchten.

Spicy, Froggy : Einbauanleitung der 12mm-QR-Steckachse

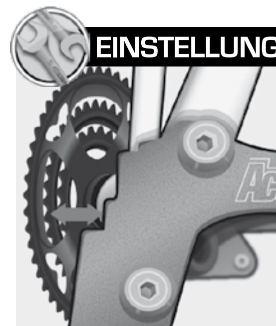
1 : Die Hinterradnabe in die eingefrästen Führungen auf der Innenseite der Ausfallenden einfädeln.
2 : Die 12mm-QR-Achse auf der Nichtantriebsseite durch die Nabe bis zur Gewinde-Mutter auf der Antriebsseite einführen.
3 : Die Achse mit ca. 5-6 Umdrehungen festziehen und den Hebel schließen. Im geschlossenen Zustand muss der Hebel parallel zu den Kettenstreben positioniert sein (s. Abb. 1). Wenn dies nicht der Fall ist, kann mit Hilfe der Gewinde-Mutter die Hebelposition justiert werden.
4 : Justierung der Hebelposition: die Konterschraube der Mutter an der Innenseite des rechten Ausfallendes mit Hilfe eines 2mm Inbusschlüssels lösen (s. Abb. 2). Die Gewinde-Mutter solange drehen, bis der Hebel seine normale Position erreicht (s. Abb. 1). Die Konterschraube festziehen, um die Gewinde-Mutter in ihrer neuen Position zu arretieren.

5 DH-920 FOX DHX RC4 DÄMPFER

Dieser Dämpfer besitzt verschiedene Einstellmöglichkeiten. Bitte lesen Sie dazu die FOX Bedienungsanleitung.

Zunächst muss die Nachgiebigkeit der Feder eingestellt werden. Normalerweise führt ein Negativfederweg zwischen 22mm und 30mm zu einem optimalen Ergebnis. Möglicherweise muss die Federrate angepasst werden, wenn sich die richtige Nachgiebigkeit nicht mit der werksseitigen Federrate einstellen lässt.

Der Druck im Ausgleichsbehälter (Boost Valve-Druck) muss zwischen 8,6 bar (125psi) und maximal 13,8 bar (200psi) betragen. Der Druck und die Größe der Luftkammer beeinflussen die Einstellung der Druckstufe sowie die Endprogression des Dämpfers. Die Größe der Luftkammer wird durch Drehen des großen blauen Einstellrades am Ende des Ausgleichsbehälters justiert, die Luftkammer wird über das Schraderventil befüllt. Zusätzlich kann man über die beiden kleineren Einstellknöpfe am Dämpfergehäuse die High- und Low-Speed-Druckstufe



justieren. Der oben liegende blaue Knopf regelt die Low-Speed-Druckstufe (langsame Fahrwerksbewegungen), der darunter liegende silberne Knopf kann nur mittels Werkzeug verstellt werden und regelt die High-Speed-Druckstufe (kantige Schläge, schnelle Fahrwerksbewegungen).

Die Zugstufe (Rebound) wird mit Hilfe des roten Knopfes eingestellt.

6 ACS – EINSTELLUNG DES ANTI-CHAIN SUCK SYSTEMS

Dieses System verhindert, dass sich die Kette zwischen Kettenstrebe und Kettenblatt verklemmt. Die ACS Platte ist unten an den Kettenstreben durch vier Langlöcher befestigt, die eine präzise Justierung der Platte ermöglichen.

Die Platte sollte möglichst nah am Kettenblatt befestigt werden (s. Abb.), ohne jedoch mit dem Kettenblatt, den Zähnen etc. in Berührung zu kommen. Wenn die ACS Platte zu weit vom Kettenblatt entfernt ist, kann sich die Kette verklemmen.

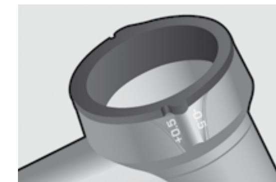


7 EINSTELLUNG DES LENKKOPFWINKELS / DH 2011

Anleitung :

1- Die eingepressten exzentrischen LAPIERRE-Lagerschalen entfernen.

2- Beide Lagerschalen jeweils um eine halbe Umdrehung drehen, danach die Lagerschalen wieder in den Rahmen einsetzen.

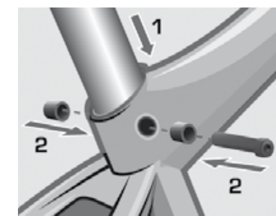


3- Die Markierungen auf den Lagerschalen zeigen den aktuellen eingestellten Lenkkopfwinkel an. Lenkkopfwinkel: 63.5° + 0.5° = 64° oder 63.5° - 0.5° = 63°

Achtung ! Die beiden Lagerschalen müssen so montiert werden, dass ihre Markierungen den gleichen Lenkkopfwinkel anzeigen!

8 INTEGRIERTE SATTELSTÜTZENKLEMMUNG / RAPT 2.1/ RAPT 2.2/ DH 2011

Diese Sattelstützenklemmung ist komplett in das Oberrohr integriert und besteht aus 2 Klemmbolzen, die durch eine Inbusschraube zusammengedrückt werden. Diese halten die Sattelstütze in der gewünschten Position. Das System bietet einen entscheidenden Gewichtsvorteil und verhindert die Bildung von Rissen.





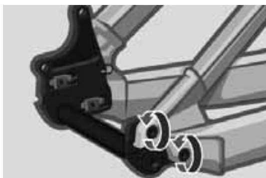
Anleitung :

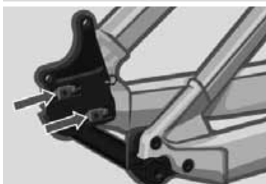
1- Die Sattelstütze in das Sitzrohr einführen.

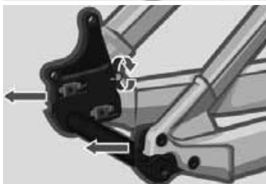
2- Die Klemmbolzen und die Inbusschraube gemäß der Abbildung einsetzen.

3- Die gewünschte Sattelhöhe einstellen und die Schraube mit einem Drehmoment von 10-11 Nm anziehen.









9 ADS (ADJUSTABLE DROPOUT SYSTEM) RAPT 2.1/RAPT 2.2

Diese einstellbaren Ausfallenden fungieren sowohl als Schaltauge als auch als Kettenspanner bei den Singlespeed-Versionen und ermöglichen darüber hinaus, die Bike-Performance zu variieren. Mit der Veränderung der Kettenstrebenlänge, kann das Fahrverhalten des Bikes auf persönliche Bedürfnisse abgestimmt werden.

Anleitung :

1- Beide Einstellschrauben komplett eindrehen.

2- Die vier Klemmschrauben lösen.

3- Die Ausfallenden noch vorne schieben (in Richtung des Vorderrades).

4- Die Einstellschrauben lösen und die Ausfallenden in die gewünschte Position verschieben und/oder die benötigte Kettenspannung herstellen.

5- Die Ausfallenden mittels der vier Klemmschrauben und einem Drehmoment von 8-10 Nm arretieren.

DEUTSCH



ACHTUNG

UM DIE LEBENSDAUER IHRES FAHRRADES ZU VERLÄNGERN IST ES WICHTIG, SICH AN WARTUNGSINTERVALLE ZU HALTEN.

1 WARTUNGSINTERVALLE

Um die Lebensdauer ihres Fahrrades zu verlängern, sollten Sie sich genau an bestimmte Wartungsintervalle halten:

A - Vor und nach jeder Fahrt:
Überprüfen Sie die Bremsen.
Überprüfen sie den Reifendruck und ob sich Fremdkörper im Profil befinden.
Prüfen sie ob die Laufräder fest sind
Prüfen sie, ob Vorbau und Lenker fest sind
Überprüfen sie ob die Federgabel richtig funktioniert.
Stellen Sie ihr Fahrrad an einem sauberen, trockenen Ort ab.

B - Jeden Monat:
Prüfen sie ob Vorbau, Lenker und Sattelstütze lose sind
Prüfen Sie die Kette und die Ritzelkassette
Prüfen Sie die Schalt- und Bremszüge, sowie die Außenhüllen und stellen sie, falls nötig ein
Prüfen Sie den Verschleiß und die Abnutzung der Bremsbeläge
Prüfen sie, ob die Laufräder verformt sind und ob die Speichenspannung gleichmäßig ist. Falls ihr Fahrrad V-Brakes hat ist die Laufradfelge ein Verschleißteil, das regelmässig kontrolliert werden muß. Bitte beachten sie die Hinweise und Richtlinien des Herstellers und überprüfen Sie die Bremsflanken und die Verschleißindikatoren regelmässig.

C - Alle sechs Monate (je nachdem, wie oft Sie fahren und wie grob das Gelände ist, in dem Sie fahren)
Untersuchen Sie den Rahmen und die Gabel genau, ob sie Risse oder Verformungen aufweisen.
Prüfen Sie, ob Spiel im Tretlager ist
Wir empfehlen Ihnen, ihr Fahrrad zu einem autorisierten Lapierre Händler zur Inspektion und Wartung zu geben.

D - Jährlich
Tauschen Sie Vorbau und Lenker aus.
Tauschen Sie Bremsbeläge (abhängig von der Häufigkeit und der Intensität, mit der Sie fahren)
Prüfen Sie, ob Teile aneinander scheuern und so Schäden verursachen.
Wir empfehlen Ihnen, ihr Fahrrad zu einem autorisierten Lapierre Händler zur Inspektion und Wartung zu geben.

2 REINIGEN IHRES FAHRRADS

Reinigen Sie nach der Fahrt ihr Fahrrad mit Seifenwasser. (dafür ist Spülmittel am besten geeignet, da es Fett und Ölrückstände entfernt, ohne das Fahrrad zu beschädigen). Vermeiden Sie den Einsatz von Hochdruckreinigern. Falls Sie einen verwenden müssen, halten Sie größeren Abstand und sprühen Sie nicht direkt auf Lager und Gelenke.

Trocknen Sie ihr Fahrrad mit einem weichen Tuch ab, um Korrosion u vermeiden. Dabei können Sie gleichzeitig die einzelnen Teile inspizieren und mögliche Schäden entdecken.
Bevor Sie das Fahrrad an einem trockenen, sauberen Ort lagern, schmieren Sie den Antrieb mit einem geeigneten Schmiermittel. Dabei können Sie auch die Bremsen überprüfen, sehen, ob die Laufräder verformt sind und auf Lagerspiel überprüfen.

3 VERSCHLEISSTEILE

Achten Sie immer auf die Teile, die starkem Verschleiß unterliegen (speziell die Bremsen und die Felgen bei Felgenbremsen), um Risiken zu vermeiden. Falls Sie Zweifel haben, lesen Sie die Bedienungsanleitung des jeweiligen Herstellers durch oder suchen Sie einen autorisierten Lapierre Händler auf. Es ist besser vorzusorgen, als zu reparieren, also warten Sie nie bis zur letzten Minute!

Liste der schnell verschleißenden Teile:
- Bremskomponenten (Beläge, Felgen, Bremsscheibe)
- Reifen, Schläuche, Felgenbänder
- Brems- und Schaltzüge sowie deren Hüllen
- Antriebskomponenten (Kette, Kettenblätter, Kasette, Innenlager)
- Führungen und Dichtungen der Federelemente
- Die Lager dem gelängt Punkt den vollgefederte Rahmen

Die Garantie tritt mit dem Kaufdatum in Kraft. Der Käufer stimmt der Einschränkung der Garantie auf den bestimmungsgemäßen Gebrauch zu.

Die Garantie auf Rahmen von CYCLES LAPIERRE erstreckt sich auf 5 Jahre für Hardtails und vollgefederte Rahmen für Fabrikationsfehler.

Die Garantie für unsere DH920 und FROGGY Modelle beträgt 2 Jahre bei bestimmungsgemäßem Gebrauch und erlischt beim Einsatz in Wettkämpfen.

Für Komponenten, die auf den CYCLES LAPIERRE Räder montiert sind, erstreckt sich die Garantiezeit auf 2 Jahre ab Kaufdatum für Fabrikationsfehler.

Einige verbaute Komponenten wie z.b. Federgabeln, Systemlaufräder, Dämpfer oder Scheibenbremsen unterliegen den jeweils gültigen Garantiebestimmungen des betroffenen Herstellers, der seine Garantien selbst festlegt.

Die Garantie für Finish (Lackierung und Dekore) erstreckt sich auf ein Jahr ab Kaufdatum für Fabrikationsfehler.

Für alle älteren Rahmen bis einschließlich Modelljahr 2008 bleibt die Garantiezeit von 5 Jahren für Hardtails und 2 Jahren für vollgefederte Rahmen bestehen.

Jede Reklamation muss vom Käufer gegenüber einem offiziellen Lapierrehändler geltend gemacht werden, der eine erste Schadensdiagnose vornimmt. Die Übernahme der Garantieleistung muss ausschließlich vom Lapierre Kundendienst erfolgen. Der Käufer muss bei der Geltendmachung der Garantie unbedingt die ausgefüllte Garantiekarte und den Kaufnachweis vorlegen.

Unfrei zugesandte Sendungen mit reklamierten Rahmen oder Komponenten werden vom Kundendienst nicht angenommen. Die Frachtkosten trägt der Verkäufer.

Ein der Garantie unterliegendes Teil wird gegen ein neues identisches bzw. passendes ausgetauscht. Dabei kann Lapierre nicht immer garantieren einen identischen Rahmen oder eine identische Farbe zu liefern.



ACHTUNG

FALLS SIE EIN PROBLEM MIT IHREM FAHRRAD HABEN, BRINGEN SIE ES ZU EINEM AUTORISIERTEN LAPIERRE HÄNDLER. (MIT DEM ORIGINALKAUFBELEG).

DER HÄNDLER FÜHRT EINE ERSTE BEGUTACHTUNG DURCH UND WIRD DANN GEGEBENENFALLS DAS FAHRRAD ZURÜCK ZU LAPIERRE SCHICKEN, UM ANSPRÜCHE GELTEND ZU MACHEN.

ERST DER LAPIERRE KUNDENDIENST KANN ÜBER GARANTIEANSPRÜCHE ENTSCHEIDEN.

Sollten durch den innerhalb der Garantie erfolgten Austausch des Rahmens aufgrund z.B. veränderter Spezifikationen oder Dimensionierungen andere Anbauteile nötig sein, so werden diese innerhalb von 3 Jahren ab Kaufdatum von Cycles Lapierre kostenfrei geliefert. Nach dieser Zeit werden sie nach einem Kostenvoranschlag und mit Zustimmung des Kunden berechnet.

Die Garantie gilt nur für:

- Räder, die bei einem CYCLES LAPIERRE Händler gekauft waren.
- Den Erstkäufer und erlischt bei Weiterverkauf.
- Für den bestimmungsgemäßen Gebrauch.

Die Garantie erlischt bei:

- Reklamationen, die durch den Einsatz bei Wettkämpfen herrühren
- Wenn das Fahrrad nicht entsprechend seines Einsatzzweckes verwandt wird (bestimmungsgemäßer Gebrauch) und nicht ausreichend gewartet worden ist bzw. vom Käufer nachlässig behandelt wurde und übermäßig belastet wurde.
- Technischen Veränderungen ohne vorherige ausdrückliche schriftliche Zustimmung der Firma CYCLES LAPIERRE,
- Elementarschäden und äußere Einflüsse (Naturkatastrophen, Feuer, Wasserschäden etc.)
- Im Fall des Gebrauchs der über die technischen Vorgaben und Sicherheitsnormen hinausgeht.
- Versandverkauf

Die Garantie erstreckt sich nicht auf Verschleißteile die im Paragraph IV – 3 WARTUNG - Verschleißteile aufgelistet sind.

Diese Garantie gilt nur, wenn das Rad in Europa oder den französischen Übersee Departments bei einem offiziellen Lapierre Händler gekauft wurde.

Diese Garantie kann nicht von einem Händler oder Distributor geändert werden, es sei denn sie werden durch seine eigenen offiziellen Garantiebedingungen auf seinem offiziellen Briefpapier ersetzt.


2.2



您已選購Lapierre自行車此機會，我們感謝您的選擇！Lapierre， 總部位於法國Dijon， 始於1946年，樂於為消費者提供創新產品，讓消費者享受快樂的騎行。本手冊是為了幫您完全瞭解Lapierre自行車，使其發揮最理想的性能。

I- 歡迎 2
1 關於我們的自行車 2
2 結構名稱與使用限制 3
3 安全性及使用注意事項 5

II- 調試 6
1 騎乘 6
1.1 座墊高度 6
1.2 座墊位置 6
1.3 把立及把手 7
1.4 頭管碗組 8

2 變速系統 9
2.1 後變速器 9
2.2 前變速器 9
2.3 剎車系統 10
2.4 輪組 11

3 建議 11
3.1 扭力參數 11
3.2 避震前叉 12

III 特殊型號 12
1 碳纖維系列 12
2 全避震系列 13
3 FPS2全避震系統系列 15
4 OST/ZESTY/SPICY/FROGGY系列 16
5 DH-920系列 17
6 ACS-可調式防掉鏈系統 17
7 DH 2011頭管角度調整 18
8 整合式座管鎖緊系統/RAPT 2.1/RAPT 2.2/DH 2011 18
9 RAPT 2.1/RAPT2.2系列,ADS(Adjustable Dropout System)勾爪可調系統 19

IV- 檢查與保養 20
1 定期檢查與保養 20
2 清潔 21
3 易損耗零件 21

V- 般保修情況 22

中文

1 關於我們的自行車

Lapierre 的研發總部也是位於法國的Dijon，Dijon是主要的生產基地。我們的工程師隨時都考慮到騎行者的需求來研發新設計。與眾不同的是，工程師會從幾何尺寸及製造工藝到材料及零件，都經過深入研究，為您提供獨一無二的舒適性與性能。

我們每一個型號都是以特殊騎乘風格的理念來研發的，並且為了提供給消費者高品質的產品，我們甚至對於每一個微小的細節都緊密關注。所有的自行車都是由Lapierre專業技師單獨組裝，您可以在隨附的品質保證卡中找到他們的簽名。

Lapierre自行車符合以下所列的安全標準規範，如新歐洲規範所述：
- EN14764：“自行車公路行駛標準”
- EN14765：“兒童車”
- EN14766：“山地車”
- EN14781：“公路車”

Lapierre自行車是以在各種特殊騎乘環境中發揮最理想的性能為出發點來研發的，且它們能根據各種騎乘條件劃分成各種不同的型號。我們不希望消費者在騎乘中含有潛在危險。

當您購買一輛Lapierre自行車時，您購買的是我們所提供的最高品質的產品。謝謝您對我們產品的信任，我們期待著陪伴您更多的騎乘！


警告

請在使用前仔細閱讀使用手冊。
關於配件的維護與安裝，請查閱隨車附贈的廠商使用手冊。


警告

為了您的安全考慮，請佩戴必要的安全裝備！
確保您衣著適宜且具有可見度！
強烈建議您佩戴安全帽！
如果您不小心跌倒了，再次騎乘前請確保您已仔細檢查您的自行車
如果您發現您的自行車存在問題，請務必待修理好後再使用！
每次騎乘前，請檢查您的自行車！

中文



2 結構名稱

車架
1-上管
2-下管
3-立管
4-頭管
5-後下叉
6-後上叉
7-五通
8-前叉
9-後避震器（僅在全避震登山車系列）

變速系統
10-前/後變速器
11-曲柄
12-齒盤
13-鏈條
14-飛輪
15-腳踏
16-後爪鉤

輪圈
17-前/後花鼓
18-輻條
19-前/後輪圈
20-輪胎
21-氣門嘴
22-快拆杆
23-前/後剎車器

零件
24-把手
25-把立
26-剎車把
27-指撥
28-握把套
29-導管
30-導線
31-座墊
32-座弓
33-座杆
34-座杆束
35-頭管碗組

中文



公路車
彎把或三鐵把，C型刹車器，700c 輪圈及20-25c輪胎。
適用騎乘條件1



直把公路車：
與公路車相似，配置直把。
適用騎乘條件1。



城市車：
彎把，26”輪圈，附照明燈。
適用騎乘條件1。



旅行車：
直把，700c 輪圈及32-35c輪胎。
適用騎乘條件2。



越野山地車：
直把或燕把，26”輪圈，配大的輪胎，V刹或碟刹。僅前避震或者前避震及一般後避震。
適用騎乘條件3



自由式，耐力賽，下坡賽，山地賽用車：
大輪胎，燕把，避震行程長。可用於較具挑戰性的騎乘方式。這類型的所有型號都有補強的車架。適用騎乘條件4.



騎乘條件1

在鋪過的路面上行駛。輪胎需與路面接觸。



騎乘條件2

含騎乘條件1，且可在碎石及較不平坦的小路上行駛，輪胎需與地面接觸。



騎乘條件3

含騎乘條件2，且可在所有小路上行駛，輪胎可以短暫地離開地面。不可騎車跳躍！



騎乘條件4

所有形式的騎乘！

使用限制：

在非描述的騎乘條件下使用，很容易導致自行車或零件過早損壞。Lapierre自行車的設計能承載體重重達100kg的騎行者。如果超過這個重量界限，將不享有質保條款。

中文



警告

為了您的安全考慮，請絕對不要將把立的安全線露出！

3 安全性及使用注意事項

當您拿到Lapierre自行車時，它已由我們所授權的經銷商組裝好並經過仔細的檢驗。在經過最初測試階段（一般4-5次騎乘），我們建議您親自到Lapierre授權經銷商那對您的自行車做最後調試。他們擁有特定的工具，資訊及專業技能來完成較複雜的調試。如果您偏好自己來進行各式的調試，您可以通過本手冊獲得幫助。

如所有運動項目一樣，自行車運動存在一些潛在的致命風險。參加這項運動，您正在承擔這些風險。因此，為了您和他人的安全，瞭解並應用騎乘責任條款及正確地保養您的自行車非常重要。我們強烈建議您穿戴恰當的裝備，如安全帽，防護眼鏡，手套。

- 每次騎車前請仔細檢查您的自行車（鎖緊把手及把立，確認座墊，輪圈，及剎車等）。 強烈建議您設定及執行一份週期檢查保養計畫表，按照您的騎乘頻繁度，距離，騎乘方式及您經常騎乘的地勢來設定時程。Lapierre授權經銷商能夠幫您制定適合您的計畫表。
- 當您在公路上騎乘時，確保您使用可反射的產品（如衣服，反射鏡等）及必要時使用照明燈以對其他交通工具具有可見度。在任何情況下，請遵守道路交通規則。
- 絕不高估您自己的能力，尤其在更具挑戰性的騎乘中。適當的鍛煉及技能的提升能夠降低很多風險。
- 當您在公共道路上騎乘時，請遵守道路行為準則及當地自行車騎乘法律。

在您第一次騎乘前，需要調整您自行車上的某些特定設置以達到最理想性能。這將確保您擁有一個安全及舒適的騎乘。

1 騎乘位置

1.1 座墊高度

每個人的形體是獨一無二的，這表明您軀幹，手臂長度及腿部長度之間的比例完全不同，即使是兩個身高一樣的人。根據您的需求調整座墊是很重要的。
如果座墊過高，您踩踏時，臀部將左右搖擺，這將導致背部疼痛。
如果座墊過低，壓力將不平衡地傳遞到您的腿部甚至直接到膝部，導致不必要的疼痛。
使用以下步驟來尋找自己適宜的座墊高度：將曲柄與立管平行，脫掉鞋子，將您的腳後跟置於較低的腳踏板上。您的腿需伸直，不能彎曲。這個高度就是理想的高度
當您調升座杆時，請不要超過座杆底部標記的安全線或者有STOP（停止）標示線。 如果騎乘時看的到這些標記，將容易使車架管件變形，甚至斷裂，還可能導致您嚴重的損傷。此情況將不享有質保服務。

座墊高度能通過以下方式進行調整：
- 固定座弓螺絲
- 內六角螺絲（固定螺絲時請在右側作業）
- 座杆束快拆系統（將快拆杆擺至與上管成90˚角來松脫，收緊螺母，然後壓回鎖緊）

1.2 座墊位置

在您的身體適應座墊前，您會在剛開始時覺得不舒服。然而，座墊的位置也可能會導致疼痛。為了避免這個問題，通常是將座墊保持水準。當然，根據騎行人員的體型，座墊可以稍微傾斜。您也可以調整座墊前後位置以達到較舒適的踩踏及正確的背部姿勢。
當您最終找到正確的位置時，一定要鎖緊座墊以防騎乘時移位！





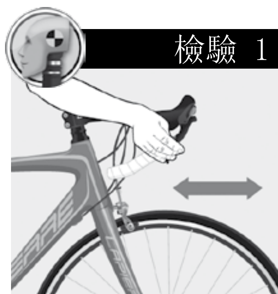
警告

把立有一個安全線標誌（“STOP”停止或“INSERT MINI”最低插入）。如果這個標誌在組裝後看的到，把立可能會破裂，導致可能的傷害，此情況將不享有質保服務。對於無牙式頭管碗組，一定要確保螺母已正確地鎖緊了。

中文

1.3 把立及把手

調整把立的高度：
1 －首先松掉把立膨脹螺母，旋轉2-3圈，然後輕輕敲出把立頂部。
2 － 然後您就可以自由地調整把立的高度，但請注意不要超過安全線。當您重新鎖緊把立時，請注意按照把立的扭力參數並與前輪保持在同一直線上。如果您有無牙式頭管碗組，我們建議您找Lapierre授權的經銷商商議，他們可以幫您。調整把立之後，可通過雙腿夾住前輪，左右轉動把手來確認把立是否已鎖緊。為了您的安全考慮，請調整把手以便您能較輕易地操作剎車握把和指撥。山地車系列：當您在騎乘時，指撥需調置於前臂的延長線上。公路車： 一般地，把手末端需保持水準。



1.4 頭管碗組

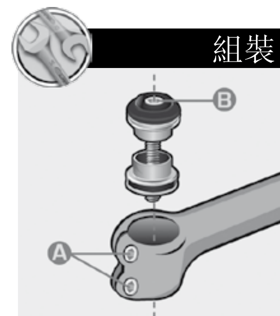
頭管碗組由兩個軸承及墊圈組成，分別置於頭管的兩端。Lapierre的車型包含兩種碗組：傳統式或無牙式。

在劇烈的騎乘過程中，頭管碗組承受很大的壓力，後續您會發現碗組晃動會使得方向很難掌控。騎乘時頭管碗組沒有正確地調整好，會對您的自行車造成損害。下面有2條簡單的檢驗方法您可以在騎乘前使用，來正確調整碗組：



檢驗 1 － 剎住前輪，嘗試著前後推動自行車。如果頭管內有豎管移動聲響，您就可以立即發現問題。

檢驗 2 － 您也可以抓起把手和上管，讓前輪輕輕地撞擊堅硬的地面（輪胎需充氣）。如果有鬆動您會聽到空洞的聲響（忽視管線震動等等的聲音，等）
您也可以通過輕輕地將前輪舉離地面，左右轉動把手來發現鬆動問題。如果轉動的不是很順暢，那麼碗組的組裝就存在問題。



如果您真的發現鬆動：

A – 傳統式碗組：

1 – 鬆開螺母
2 – 緊緊抓住前叉使它不轉動時將上墊片套緊。
3 – 鎖緊直到鬆動問題解決
4 – 確認碗組能正確地轉動
5 – 當確定適當的位置後，將螺母鎖緊。
6 – 再次確認碗組能較順暢地轉動。

當調整您的頭管碗組時，您必須使用碗組專用扳手。不要使用一般的扳手，因為這會導致螺母等配件損害。

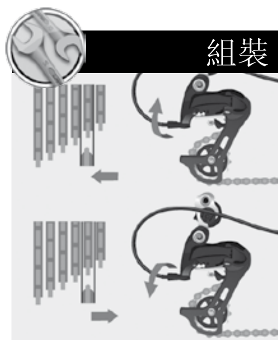
B –無牙式碗組：

1 – 調整無牙式碗組僅需要內六角扳手
2 – 鬆開把立的螺母（如附圖A處）
3 – 鎖緊花心直到晃動消失。（如附圖B處）
4 – 重新鎖緊把立的螺絲（如附圖A處）

2 變速裝置

2.1 後變速器

這是您的自行車上最重要的配件之一。它必須正確地調試以發揮最理想的性能及延長使用壽命。如果您有任何疑問無法從本手冊獲得答案，請諮詢Lapierre授權經銷商以獲得更多資訊。
為了降低阻力及損耗，齒盤，鏈條及飛輪應儘量保持在同一條直線上。
正常情況下，本手冊所描述的步驟應在您拿到自行車前已完成。然而，如果在某些特定的情況下您需要做

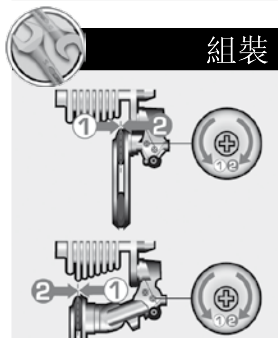


些調整，請按如下步驟進行：

1 – 鬆開變速線固定螺絲，使變速器可自由移動。
2 – 調整上下限位，如圖：
3 – 鎖緊變速線固定螺絲。如果必要，您可以進一步調整變速器上的調節螺絲。

警告：如果通過這些步驟，您無法較順暢且輕聲地進行變速，請聯繫Lapierre授權的經銷商，他們能夠確認其他零配件及吊耳是否存在問題。

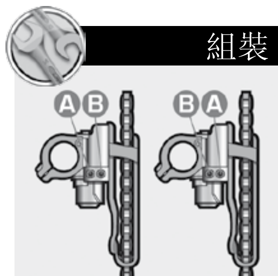
2.2 前變速器



與後變速器一樣，前變速器已經在您購買前調試過了。如果您想進一步調試，請按如下步驟進行：

1 – 定位

變速器由前變固定螺絲鎖在立管上。通過鬆開螺絲，您便可以在立管上上下移動變速器。
為了使變速器處於理想位置，導線板下沿需高於大齒盤的齒鋒1mm-3mm，且要與大齒盤保持平行。
一旦您調整好了前變速器的位置，您可以重新鎖緊螺絲。請遵照扭力參數：（詳見3.1扭力參數）。與後變速器一樣，可以通過微調螺絲調整前變速器的上下限位（A，B）。



固定後變速器後，鏈條和前變速器位於小齒盤/大飛輪上。通過調節螺絲，調整變速器的導線板內沿，使得它與鏈條的距離保持在0.5mm和1mm之間。

將導線板固定好且安全地鎖緊。鏈條不能接觸到變速器的導線板內沿。

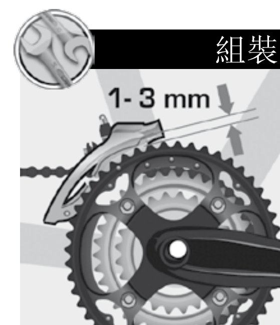
注意：為了騎乘及變速的順暢，請避免將鏈條極限配對交叉，如最小的齒盤/最小的齒輪或者最大的齒盤/最大的飛輪，如圖示。

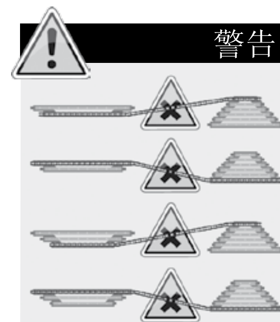
2.3 刹車系統

自行車有非常多種刹車款式：
- “C”型夾器
- 懸臂式夾器
- “V”型夾器
- 液壓式夾器
- 液壓碟刹式夾器

在所有Lapierre自行車上，左刹車把控制前刹車，右刹車把控制後刹車。

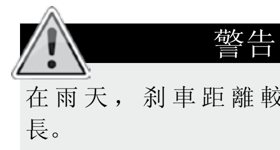
“C”型夾器可以通過逆時針旋轉調節螺絲來調整。懸臂式夾器可以通過調節刹車把上的調節螺絲來調整。“C”型夾器和懸臂式夾器您要預留2mm在刹車皮和輪圈之間。您可以通過相同的方法來調整“V”型夾器，但只需在刹車皮和輪圈之間預留1mm。-液壓碟刹式夾器可以自動完成間距的調整。為了延長您刹車皮的使用壽命，避免任何油性物污染刹車皮。如果您有其他的疑問，請參閱刹車製造商的使用手冊或者諮詢Lapierre經銷商。





2.4 輪組

輪胎行業已積極參與到各式騎乘風格的發展當中，現在的生產商都是根據騎乘的風格及需求來生產相適應的輪胎。為了能夠充分發揮輪胎的優點，瞭解輪胎的特性是很重要的。
保養您的輪胎需要做到：
-輪圈有進行正確的保養
-偶爾在輪胎內部放少量的滑石粉。
-正確的氣壓（標示在輪胎側面）。這因您的騎乘風格而異。您不必給輪胎充到最大的氣壓；相反地，您可以根據您對舒適/性能要求的比率來調整。
-一旦輪胎裏面有異物，請立即取出。



在雨天，刹車距離較長。

中文



警告

在每次騎乘前，請一定要檢查輪組是否已正確地鎖緊。

您的輪胎要避免：
- 接觸煤油汽油等油性物
- 長時間在陽光下暴曬
- 高溫

某些型號的輪胎設計需按特定的方向轉動。若有特殊要求請按正確的方向進行，這會標示在輪胎的側面。



組裝

Contre-écrou

Écrou bombé

3 建議

3.1 扭力參數

- 傳統把立=20Nm
- 傳統把立上的把手=25Nm
- 無牙式碗組=樞軸10Nm，把手5Nm
- 剎車導線板=6-8 Nm
- 剎車皮=6-8 Nm
- 剎車把=6-8 Nm
- 後變速器=8-10 Nm
- 前變速器=5-6 Nm
- 輪軸螺母=20 Nm
- 座墊固定螺絲= 15 Nm

3.2 避震前叉

避震前叉要求特殊、精確的保養，具體因前叉而異。您必須仔細閱讀隨車附贈的製造商手冊上的注意事項。由於避震前叉所需要承受的撞擊及震動，所以在每次使用後必須清潔叉柱及檢查結合處。請查閱製造商手冊的注意事項以瞭解多久需更換或者增加油。只有專業技師才有適當的工具來進行這些操作。

1 碳纖維系統

我們的碳纖維車架是長時間研發的產物，如果您擁有一個碳纖維車架，需要有特殊的保養步驟，將能延長您自行車的使用壽命及確保理想的性能。
- 仔細留意您的自行車，聽看看是否有任何奇怪的噪音，且按一定標準定時檢查車架及配件
- 進行定期的調整
- 定期地拜訪Lapierre授權的經銷商，這樣他們可以幫您檢查您的自行車。
- 如果遇到任何嚴重意外，在再次騎乘前，請一定讓Lapierre授權經銷商檢驗。
- 避免使用任何對樹脂有害或會影響它的品質的潤滑油在您的立管上.
- 在冬騎時，在每次騎乘後絕對需要清洗您的自行車以避免任何含鹽性物質傷害到您的自行車.

2 TECNIC全避震系列

為了發揮自行車最好的性能，以下有一些調整及安裝建議:

1. 正確調整您的騎行姿勢.
2. 選擇一個適合天氣和路面條件的輪胎氣壓
如果您想要增加舒適度，減少壓力，請參考輪胎上標示的氣壓指示。要發揮自行車較好的性能及更高效率，請增加壓力.這也能減少輪胎漏氣的危險.我們認為平均2 bars對於體重在75KG左右的騎行者是一個適合的氣壓值。
3. 調整後避震器的預壓行程.(預壓行程是指騎行者坐在車上騎行時後避震器的壓縮距離)為了保證避震器能夠正確地工作. 預壓行程和回彈的速度必須根據您的重量和騎行方式來調整.

預壓行程平均設為後避震器的20%~30%，也就是說TECNIC全避震系列在10~15mm之間。坐在車上並帶上您的裝備(戶外背包等)，您的腳踩在踏板上，保持騎行姿勢(請人幫您扶住自行車，用您的肘部輔助靠著牆)，輕輕彈跳，確保O型密封圈靠在油封處。



警告

請避免騎乘時總是將後避震器及前叉鎖死。
請只在必要時鎖死，如長距離攀爬或者在平地上騎乘時。
如果在下坡時避震器鎖死，您將會使自己受傷或者對您的自行車造成損壞。



警告

使用時絕對不可以超過避震器使用手冊標示的最大壓力值。
當您有任何疑問時，請參考製造商使用手冊幫您瞭解您的避震器及前叉。
如果您仍有疑問，請不要猶豫，立即聯繫LAPIERRE授權的經銷商。

然後慢慢下車以釋放避震器
測量O型密封圈和後避震器的距離，這個距離也就是我們說的預壓行程，對於Technic全避震車來說，距離應在10~15mm之間
根據您追求的騎行風格，您可以調整後避震器的氣壓來改變預壓行程.如果您尋求的是較高效性及精確操控性，您應該要選擇一個接近20%的預壓行程，也就是10mm.相反地，如果您尋求較舒適性及穩定性，30%(15mm)會比較合適.
回彈的速度應該根據您騎行的方式來設定。如果地面是崎嶇的，回彈速度就要快點，如果是較平坦，則速度可以慢點。無論如何要小心並設置在它可行的範圍內。

這些設置都是重要的。有任何問題不要猶豫，請諮詢您的經銷商。
為了安裝避震器， Tecnic 全避震700系列自行車有一個紅色的控制杆，拉緊能夠減速，反之亦然。

Tecnic FS-900自行車有一個紅色的控制杆控制回彈系統和鎖死後避震器。同時也有一個黃金色停止控制項，它能將鎖死後的後避震器恢復到最初設置。就是這個停止控制項作用於回彈系統的最初設置，它需要根據您的體重及騎行方式進行預設。
更多資訊，及瞭解如何保養避震器，請參閱隨車附贈的製造商使用手冊。
確保您從未超過避震器上標示的最大壓力。

3 FPS2系列(X-Control) 第二代FPS避震系統

FPS系統是設置在一個平衡點的基礎上，因而為了達到最佳的性能，正確地設置避震器的壓力是很必要的。為了滿足這個要求，所有的FPS2 型號在後叉上設置了一個指示計
步驟如下:
1- 坐在您的自行車上，腳踩在踏板上，做騎行姿勢(用您的手肘輔助靠著牆)。
2- 當您平衡時，指示計會指向平衡點:
-如果指示計指在0和最小值間，您需要降低壓力。
-如果指示計指在0和最大值間，您需要增加壓力。此時推薦您使用高壓打氣筒。

警告：絕對不要超過200 psi或14 bars，當您正在調整時不要讓任何的外物進入.
為了確認您的設置，您可以坐在座墊上，稍微往後傾斜來確認指示計總是回歸到平衡點。您也可以在平坦的路上騎行來確認指示計保持在平衡點上。如果您需要這樣做，請注意往來交通狀況。

有益的建議
如果您想要增加避震負行程，或在地形條件惡劣的地區騎行，您可以小幅減小避震器的壓力來獲取舒適的騎行效果。

指示計將會指在0和最大值之間，(對於X-Control，絕不允許在0和指示計指針之間超過1mm)。您會輕微地感覺腳踏板震動，但這應該會極輕微。

另一方面，將氣壓調高於需求值並不會帶來任何實質性的好處。

注意:
- 避免高壓清洗器直接對著您的自行車的軸承(頭管碗組， 輪圈， 曲柄裝置，等)
將刷子綁到塑膠水管端，是清潔您的自行車的最好辦法。
- 如果您經常在泥濘的路面騎乘，，建議用一橡膠套保護您的後避震器。

組裝





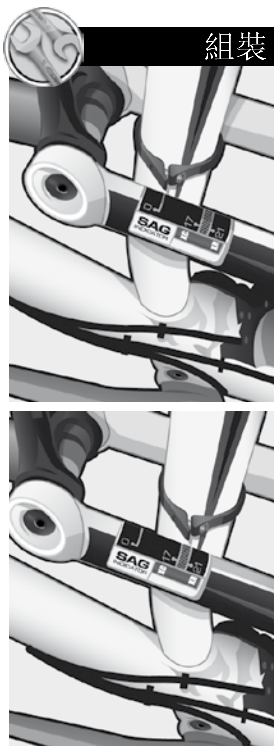


警告

絕對不可以超過避震器使用手冊標示的最大壓力值。
當您有任何疑問或保養事項都請參考使用手冊。
在任何情況下都不要拆開避震器：高氣壓可能會傷著您.
如果您仍有疑問，請不要猶豫，立即聯繫LAPIERRE授權的經銷商。

中文

組裝



4 OST-ZESTY/SPICY/FROGGY系列

我們的新OST技術，源於FPS系統，但是經過改進以適用於更長的行程，也有一個指示計幫助設定預壓行程。指示計位於後下叉的左側。預壓行程設置：Zesty從15~19 mm. Spicy17~21 mm， Froggy21~25 mm
這3款車的設定是一樣的：

1 ： 首先，當沒有人坐在車上時確認指示計恰好處在0的位置。如果紅色的箭頭不在正確的位置，請不要猶豫，立即調整紅色箭頭的位置
2 : 坐在您的自行車上，腳踩在踏板上，做騎行姿勢(用您的手肘輔助靠著牆)。
3 ： 當您處在平衡時，紅色的箭頭應在標準的資料刻線範圍之內。正確的調整是ZESTY15~19MM，Spicy17~21MM， Froggy21~25MM
當您騎在車上，如果指示計指到了資料刻線範圍之外，您需要：
- 用高壓打氣筒增加後避震器的內部壓力或增加彈簧式後避震器的負荷。
- 降低氣壓或者彈簧式後避震器的負荷

更多關於Zesty和Spicy資訊：

- Zesty 15mm和Spicy 17mm預壓行程對於越野(XC)騎乘是理想的，因為座墊的角度比較垂直且避震器較硬，這使您可以能夠感覺到您所行駛的路面特徵。
- 對於全山地型(XR) 角度較明顯，因此座墊的角度比較不那麼筆直且避震器較軟,騎乘時推薦Zesty 用19mm和Spicy 用21mm的預壓行程。

中文

更多關於Froggy的資訊：

預壓行程應在21mm-25mm之間，具體根據您騎乘的風格及路況而定。
這款車在附缸內有壓力平衡系統，請參閱使用手冊且不要超過製造商建議的壓力值（FOX DHX 避震器 從 8.5-13 bars）。壓力越大，壓縮控制越好。如果您想跳躍，高壓是必要的。

請參閱避震器製造商提供的使用手冊以瞭解更多關於避震器保養及精確的組裝。

建議: 讓別人幫您檢查指示器的位置將有益您達到最佳的設置，因為當您坐在座墊上時，有可能產生視覺角度錯誤。

為了確認您的設置，您可以坐在座墊上，稍微往後傾斜來確認指示計總是回歸到平衡點。
同時，為了達到最精確的設置，即使您已全副武裝準備出發，仍請您不要猶豫，一定要調整您的避震器。

Spicy, Froggy系列快拆(筒軸)安裝指南

1: 將後輪花鼓插入後叉勾爪.

2: 將快拆(筒軸)從非驅動側插入花鼓,在驅動側用螺帽鎖上.

3: 旋轉螺帽5-6圈並鎖緊快拆.快拆柄鎖緊時必須與後叉平行(如圖1所示).如果不平行,請重新調整螺帽鬆緊度.

4: 調整快拆柄:使用2MM六角扳手鬆開非驅動側螺帽的限位螺絲2(圖2).將快拆柄調整至正常位置(圖1).鎖緊限位螺絲將螺帽鎖定在新的位置.


Fig.1

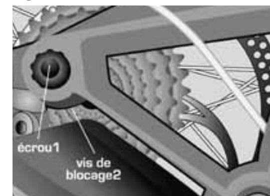


Fig.2



警告

LAPIERRE將不會承擔任何由於疏忽或不負責任的使用所導致的損壞。

5 DH-920 FoxDH5.0 彈簧式後避震器

避震器的組裝有幾種方法。請仔細閱讀FOX使用手冊。

首先彈簧都應設置一個起始負荷。通常情況將預壓行程設置為22-30mm會達到最佳效果。

如果最初的設置不能進行適合的調整，那麼對彈簧的彈性係數進行調整是非常有必要的。氣筒的氣壓與壓縮設置有關。預壓行程必須設置在8.5-13bars之間。為了使調整更加精確，您可以使用藍色的“踩踏平台”撥杆來快速調整氣筒的接入與切出。



組裝



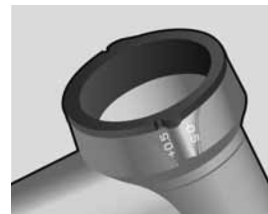
可以通過紅色的撥杆來調整回彈設置。

6 ACS – 調整防脫鏈系統

這個系統可以防止鏈條脫落卡在後下叉於齒片之間.ACS擋片安裝在後下叉下方,以4個橢圓孔螺絲固定,可以精確調整位置.

如圖所示,擋片應該盡可能緊貼齒片;既不能直接接觸齒片,也不能間隔太遠.





7 DH 2011頭管角度調整

如下步驟:

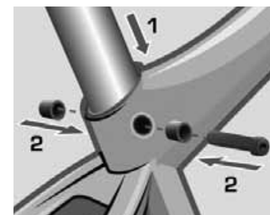
1-鬆開頭管壓緊蓋

2-旋轉車架頭管內則金屬件位置 “+0.5 / -0.5” 改變頭管角度

3-據頭管指示位置, 設定頭管角度: 64° (63.5° + 0.5°) 及 63°(63.5° - 0.5°)

調整後:上下兩側頭管金屬件必須保證調整到同一角度

8 RAPT 2.1/RAPT 2.2/DH 2011





整合式座管鎖緊系統

座管鎖緊系統安置于上管內,此設計由兩部份錐型螺栓組成,由於此部份壓入座管的合理位置,有利減輕重量同時避免裂開

步驟如下:

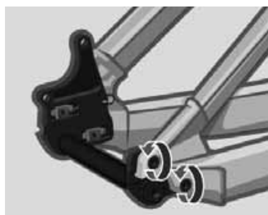
1-將座杆插入車架座管中

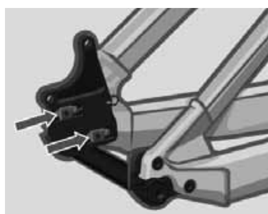
2-依圖示插入緊固螺栓

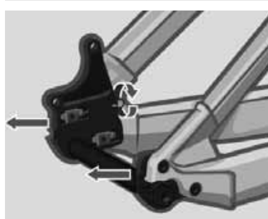
3-設定好座杆位置後鎖緊緊固螺栓(10-11 Nm)

中文









9 RAPT 2.1/RAPT2.2系列 ,ADS (Adjustable Dropout System)勾爪可調系統

這些勾爪被用作後變速器/機械吊耳,用作鏈條張緊的單速配置車, 也可作為調整自行車的性能.當你調整ADS勾爪可調系統改變後下叉長度, 你就可以根據你的需求來適應自行車的性能.

步驟如下:

1-拆卸掉勾爪緊固螺絲

2-拔出4個緊固螺栓

3-向正前方推動勾爪

4-調整位置螺栓,將勾爪調至所需位置

5-鎖緊緊固螺栓(8-10 Nm)



1 為了延長您自行車的壽命，您應該制定及執行一個保養計畫。

1- 每次騎乘前後
確認剎車器
確認輪胎的氣壓，及任何的破裂或者外物。
確認輪組是否安全地鎖緊。
確認把立及把手是否安全地鎖緊。
確認避震前叉以便確保它正常的功能。
確保車輛總放置於乾淨乾燥的地方。

2- 每個月
確認是否有鬆開的把立，把手或座管等零件。
檢查飛輪及鏈條。
檢查導線，軟管，指撥，若需要的話做調整。
確認變速器，若需要的話增加潤滑油。
確認剎車皮及夾器的磨損情況。
確認輪圈是否變形及輻條的張力。
如果您的自行車是“V”型煞車的，　您的輪圈是易耗損的，需要定期檢查。請查閱製造商的使用指南並定期檢查剎車表面以發現磨損的痕跡。

3-每六個月(根據您騎乘的頻繁度及騎乘的方式)
仔細檢驗車架是否有任何細微的裂痕。
確認曲柄是否鬆動。
我們建議帶您的自行車到Lapierre授權經銷商那做一個深入的檢查及調試。

中文



警告

為了延長您的自行車使用壽命，定時的調試是必要的。
仔細閱覽並理解Lapierre 質保條款。

4-每一年
更換把立及把手。
若有需要的話更換煞車皮或夾器（這是根據您騎乘的頻繁度及強度而定。）
確認是否有任何會與其他配件產生摩擦並導致損壞的配件。
我們建議帶您的自行車到Lapierre授權經銷商那做一個全面的修整及調試。

2 清潔您的自行車

在騎乘之後，用肥皂水清洗您的自行車(建議用液態肥皂水，因它能在不損傷車子的情況下去除油漬)。如可能的話請避免使用高壓清洗器。如果你不得不用，避免直接將水柱對著轉點及軸承（對於全避震系列。

用柔軟的布擦幹您的自行車避免生銹和腐蝕。當您在仔細擦拭整台自行車時，您也可以檢查所有的配件，以發現任何潛在的問題。在將您的自行車放置於一個乾淨且乾燥的地方前，給變速裝置適當的上潤滑油。您也能夠利用這個時間去確認剎車器，看看輪圈是否變型，並確認是否有任何鬆動的地方。

3 易損耗零件

時刻關注經常磨損的配件(特別是剎車器)以避免任何的風險。如果您有任何的疑問，您可以確認配件製造商的使用手冊，或同Lapierre授權經銷商確認。預防勝於治療，不要總要等到最後一分鐘。
易耗配件清單：

- 煞車配件(剎車皮，輪圈)
- 輪胎，內胎，胎墊。
- 導線，導管
- 傳動裝置配件(鏈條，齒盤，飛輪，中軸)

質保從自行車購買日期起開始生效，僅適用于正常使用的情況下。

LAPIERRE硬尾及避震車架針對製造缺陷提供5年質保。.DH920和FROGGY車架在正常使用情況下保質2年；如果使用在競賽上則不享有質保。

任何 LAPIERRE 自行車的配件從購買日期起針對製造缺陷提供2年質保。
一些零件，如避震前叉，後避震器，完整輪組，和液壓式剎車器享有製造商的質保條款，由製造商直接承擔及負責質保。

色漆和水標從購買日期起針對製造缺陷提供1年質保。

2008年或之前的自行車，車架保質期相同：硬尾車架5年，全避震車架2年。

對於所有質保要求，使用者必須提供從 Lapierre 授權經銷商購買的有標示日期的證明.經銷商會對問題進行最初的基本分析。所有的質保要求需由Lapierre質保部門批准。使用者必須提供完整的質保手冊及發票證明。

所有的質保要求必須經 Lapierre專業技師檢驗自行車後進行處理。經銷商負責所有因質保要求所產生的成本及運費。所有退回的自行車或車架運費不由Lapierre負責。退換車架或三角架所產生的勞動成本由Lapierre承擔。此條款購買期後3年內適用。

自行車及所有配件在質保範圍內，因返修或更換,將提供相同等的配件替換。Lapierre不能保證所有的車架及顏色都有庫存可獲得更換。



警告

如果您的自行車有問題，將它帶到Lapierre授權經銷商那(帶上購買憑證)。
經銷商會先進行一個最初的分析判斷，然後寄給中國總代理，只有總代理可以安排將自行車寄回Lapierre工廠進行分析及處理。

質保限制條件：

質保只針對以下情況有效：
- 從LAPIERRE授權經銷商處購買的自行車。
- 自行車的最初擁有者(如果自行車被轉賣的話質保有效性不能轉移)
- 自行車在正常條件下使用

質保在以下情況下無效：
- 如果使用者將他的自行車用於競賽中。
- 如果自行車的使用超過了它的用途或者技術性能，如果沒有很好地或仔細地保養，還有意外造成或非正常及過分的條件下使用。.
- 自行車在沒有Lapierre事先書面授權的情況下被更改設置。
- 客觀因素對自行車的影響(自然遭害，火災，潮濕，等)
- 使用時沒有遵循安全和技術條款.

質保不能用在可耗損的配件上。請參考IV-檢查與保養-易耗配件清單。

以下質保條款只對在歐盟國家或法國的海外市場部購買的自行車有效，並且這些車僅在這些國家使用。

任何代理商或經銷商不得修改質保條款，除非由他們公司自己承擔責任。

NOTES